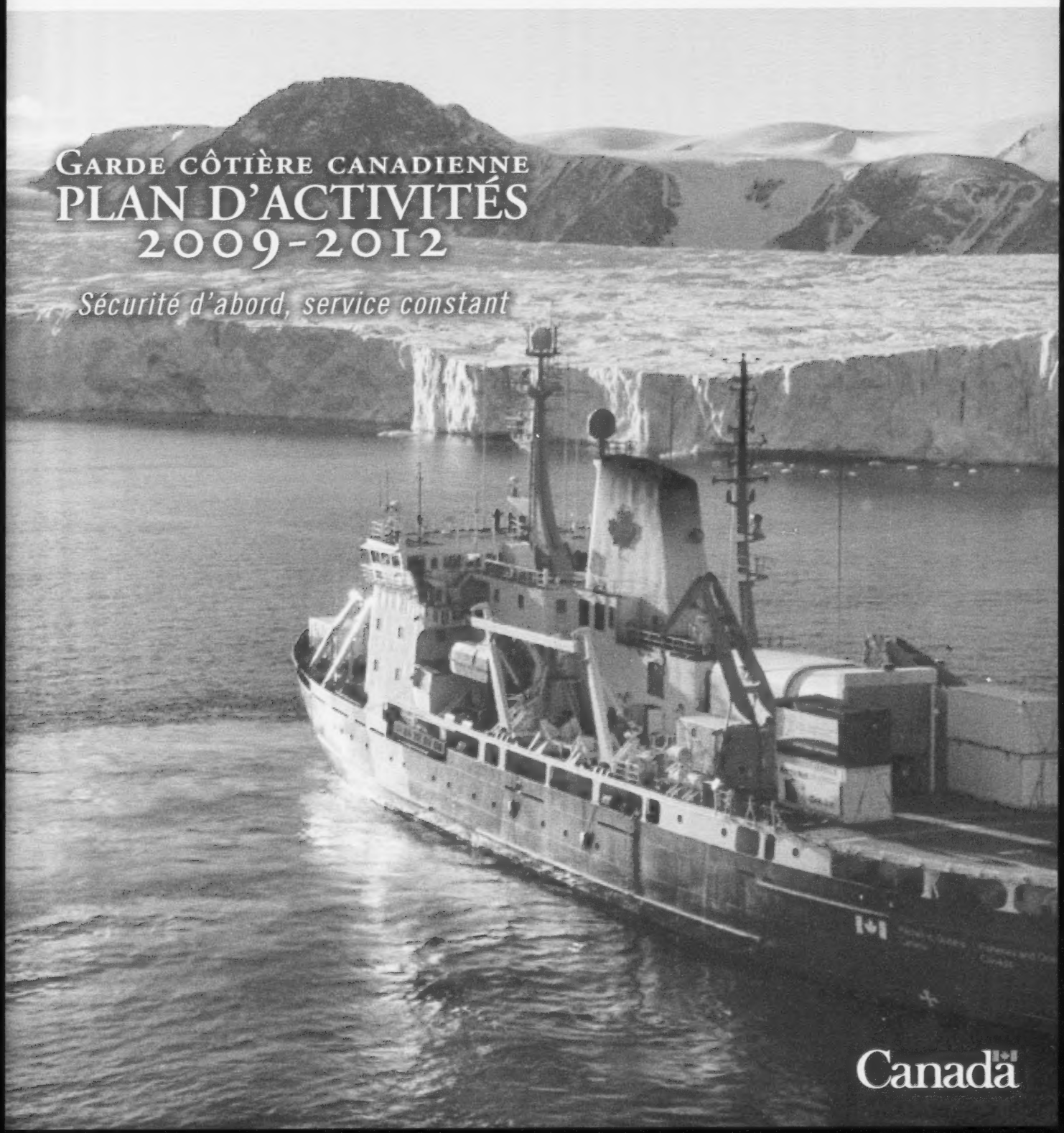
Pêches et Océans Canada
Fisheries and Oceans Canada

Garde côtière canadienne
Canadian Coast Guard



GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE
PLAN D'ACTIVITÉS 2009-2012

Sécurité d'abord, service constant

Canada

Publié par:
Services de gestion intégrées des affaires
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Ottawa, Ontario
K1A 0E6

Garde côtière canadienne : Plan d'activités 2009-2012
Disponible sur le site Internet de la GCC :
www.ccg-gcc.gc.ca

Also available in English.

MPO/2009-1540
N° cat. Fs151-12/2009F
ISBN 978-1-100-91830-3
N° cat. Fs151-12/2009F-PDF
ISBN 978-1-100-91831-0

© Sa majesté la Reine du Chef du Canada 2009

Table des matières

Message du Commissaire 4
Introduction 5
Histoire de la Garde côtière 6
Section 1 : QUI NOUS SOMMES ET CE QUE NOUS FAISONS 7
Mandat en vertu de la loi 7
Qui nous desservons et ce que nous faisons 7
Notre structure et notre gestion 8
Groupes consultatifs externes 8
La Garde côtière, les clients et les intervenants, ainsi que le gouvernement du Canada 9
Section 2 : OÙ NOUS EN SOMMES ACTUELLEMENT 10
Section 3 : NOTRE CENTRE D'INTÉRÊT 12
ACCENT SUR LE SERVICE À LA CLIENTÈLE
Priorité 1 : Amélioration des services à la clientèle 13
Examen des niveaux de service 13
Stratégie des droits de services maritimes 13
Accords de niveaux de service avec les clients du MPO 13
Priorité 2 : Soutien aux priorités du gouvernement du Canada 14
Appui à la Stratégie pour le Nord du gouvernement 14
Élaboration du cadre sur la sûreté maritime de la GCC 15
Cadre de gestion de l'environnement 15
ACCENT SUR L'EFFICIENCE ET L'EFFICACITÉ
Priorité 3: Renouvellement de la flotte et des biens à terre 16
Achat de nouveaux navires et de navires de rechange 16
Processus accéléré d'achat et de réparation des navires 17
Plan d'investissement intégré 18
Priorité 4 : Modernisation grâce à l'innovation et à la technologie 19
Aides à la navigation au 21e siècle 19
Navigation électronique 19
Mise à jour des systèmes d'information sur le trafic maritime 20
Stratégie de recherche et développement 21
Priorité 5 : Renforcement de la gestion 22
Examen de l'entretien des navires 22
Pratiques uniformes de gestion des activités 22
Système d'information sur la gestion des salaires 22
Examen de la relation de travail avec Ressources humaines et Services intégrés de MPO 22
Prime de disponibilité 23
Protocoles de communication 23
Cadre de mesure du rendement de la GCC 24
Cadre de programme stratégique pour les programmes de services maritimes de la GCC 24
Identité accrue de la Garde côtière canadienne 24
ACCENT SUR LES PERSONNES
Priorité 6 : Gestion efficace de notre main-d'œuvre et du lieu de travail 26
Distribution par groupe professionnel 26
Agents de négociation 26
Recrutement et diversité 27
Formation et apprentissage 27
Améliorer l'uniformité à l'échelle nationale en ce qui concerne la gestion des ressources humaines 28

Section 4 : CE QUE NOUS FAISONS À TOUS LES JOURS **29**
Aperçu des ressources financières et humaines 29
Services par sous-activité de l'AAP 31
Aides à la navigation 31
Ce que nous faisons 31
Regard vers l'avenir 31
Réinvestissement dans les biens 32
Gestion des voies navigables 33
Ce que nous faisons 33
Regard vers l'avenir 33
Principale initiative 34
Services de communications et de trafic maritimes 35
Ce que nous faisons 35
Regard vers l'avenir 35
Principales initiatives 36
Réinvestissement dans les biens 37
Services de déglaçage 38
Ce que nous faisons 38
Regard vers l'avenir 38
Recherche et sauvetage 40
Ce que nous faisons 40
Regard vers l'avenir 40
Principales initiatives 41
Garde côtière canadienne auxiliaire 42
Services d'intervention environnementale 44
Ce que nous faisons 44
Regard vers l'avenir 44
Principales initiatives 45
Réinvestissement dans les biens 47
Sûreté maritime 47
Ce que nous faisons 47
Regard vers l'avenir 48
Principales initiatives 49
État de préparation opérationnelle de la flotte de la GCC 50
Sciences 52
Gestion des pêches et de l'aquaculture – Conservation et protection 53
Principales initiatives 53
Améliorations continues en matière de gestion de la flotte 54
Entretien amélioré de la flotte actuelle 54
Initiatives en matière de ressources humaines 55
Réinvestissement dans les biens de la flotte 55
Gestion du cycle de vie des biens 56
Principales initiatives 57
Initiatives liées aux ressources humaines 58
Réinvestissement dans les biens 59
Collège de la Garde côtière canadienne 60
Principale initiative 61
Activités internationales 62
Section 5 : RENSEIGNEMENTS FINANCIERS **64**
État des initiatives de gestion des finances à la Garde côtière 64
Environnement opérationnel 64
Actif et passif 64

Impact des injections récentes de fonds 65
Conclusion 65
Annexe A : Dépenses en immobilisations de la GCC 71
Annexe B: Programme de Recherche et Développement 77
Annexe C : Architecture des activités du programme de la GCC 78
Annexe D : Concordance des recommandations de la vérificatrice générale (2000 et 2002) 79
Annexe E: Programme de gestion 83
Liste des acronymes 84
Index 86

Liste des tableaux

Tableau 1: Distribution par groupe professionnel 26
Tableau 2 : Dépenses prévues de la GCC par sous-activité de l'AAP, 2009-2010 (en milliers de dollars) 29
Tableau 3 : Coûts des services de la GCC par sous-activité de l'AAP, 2009-2010 (en milliers de dollars) 29
Tableau 4 : Nombre total d'équivalents temps plein (ÉTP) utilisés par sous-activité de l'AAP 30
Tableau 5 : Ressources en 2009-2010, Services des aides à la navigation (en milliers de dollars) 32
Tableau 6: Ressources en 2009-2010, Services de gestion des voies navigables (en milliers de dollars) 34
Tableau 7 : Ressources en 2009-2010, Services de communications et de trafic maritimes (en milliers de dollars) 36
Tableau 8 : Ressources en 2009-2010, Services de déglaçage (en milliers de dollars) 39
Tableau 9 : Ressources en 2009-2010, Services de recherche et sauvetage (en milliers de dollars) 41
Tableau 10 : Ressources en 2009-2010, Services d'intervention environnementale(en milliers de dollars) 45
Tableau 11 : Ressources en 2009-2010, Sûreté maritime (en milliers de dollars) 49
Tableau 12 : Ressources en 2009-2010, État de préparation opérationnelle de la flotte(en milliers de dollars) 52
Tableau 13 : Ressources en 2009-2010, Services de gestion du cycle de vie des biens (en milliers de dollars) 57
Tableau 14 : Nombre de candidats au Collège de la Garde côtière canadienne 61
Tableau 15 : Ressources consacrées au Collège de la Garde côtière canadienne en 2009-2010 (en milliers de dollars) 61
Tableau 16 : Montants calculés à partir des affectations budgétaires de 2009-2010 66
Tableau 18 : Affectations financières par région, 2009-2010 (milliers de dollars) 67
Tableau 19: Affectations financières par sous-activité par région, 2009-2010 (milliers de dollars) 68
Tableau 20 : Programmes nationaux par sous-activité, 2009-2010 (milliers de dollars) 68
Tableau 21 : Objectifs des recettes nettes en vertu d'un crédit à la GCC par sous-activité de l'AAP, 2009-2010 (milliers de dollars) 69
Tableau 22 : Survol du budget des immobilisations majeures et des dépenses prévues de la GCC (milliers de dollars) 69-70

Liste des figures

Figure 1 : Structure de gestion de la GCC 8
Figure 2 : Attributions financières par région en 2009-2010 30
Figure 3 : Services prévus par client, 2009-2010 (en jours opérationnels*) 51
Figure 4 : Distribution des navires et des hélicoptères par région, 2008-2009 52
Figure 5 : Coûts prévus des navires par programme, 2009-2010 52

Message du Commissaire

Vision

Grâce à l'innovation et l'excellence, la GCC est un chef de file reconnu dans le domaine des services et de la sécurité maritime.

Mission

Les services de la Garde côtière canadienne favorisent les priorités du gouvernement, en plus de contribuer à la prospérité économique, ainsi qu'à la sécurité, l'accessibilité et la protection des eaux canadiennes.

Valeurs de l'organisation

- *Travail d'équipe*
- *Professionnalisme*
- *Intégrité*
- *Service de qualité*
- *Innovation*

L'exercice financier 2008-2009 a été couronné de succès pour la Garde côtière canadienne (GCC). En tant qu'organisation, nous avons poursuivi notre avance afin de devenir une institution nationale grâce à la modernisation de nos programmes, à l'examen des niveaux de service, au renouvellement de notre flotte, et au renforcement de nos pratiques de gestion et d'entretien. Mais nous continuons surtout d'offrir des services de qualité sur nos trois côtes, et ce 24 heures par jour, 7 jours par semaine grâce aux efforts déployés par tous nos employés.

En 2008-2009, après plusieurs années d'expérience en tant qu'organisme de service spécial, la GCC a entrepris de renouveler les énoncés de sa mission, sa vision et ses valeurs dans le but d'en consolider les fondements en tant qu'institution nationale véritable. Ainsi, je suis fier de présenter la nouvelle vision, la nouvelle mission, ainsi que les nouvelles valeurs organisationnelles de la GCC qu'on a élaborées après des consultations au sein de la GCC.

Alors que débute un nouvel exercice financier, nous comptons tirer profit de nos réussites. Dans le budget 2009 publié plus tôt cette année, nous avons obtenu la somme de 175 millions de dollars afin de favoriser nos initiatives de renouvellement de la flotte et d'entretien des navires, ainsi que pour accroître nos compétences dans les domaines de la recherche, du sauvetage et de l'intervention environnementale à la grandeur du pays. Comme ce plan d'activités le démontre, nous focaliserons surtout sur trois domaines, soit le service à la clientèle, l'efficience et l'efficacité, ainsi que nos ressources humaines.

Ce plan d'activités comporte des mesures qui constituent selon nous des priorités réalistes et réalisables pour les trois prochaines années. Cependant, comme par le passé, nous restons ouverts aux suggestions de nos clients et de nos employés sur les façons d'améliorer notre planification dans l'avenir.

George Da Pont
Commissaire
Garde côtière canadienne

Introduction

La Garde côtière canadienne a élaboré un plan d'activités intégré afin de présenter, d'une part, ses priorités stratégiques et ses activités sur le plan opérationnel. Il s'agit d'une version élaborée des éléments de la Garde côtière canadienne (GCC) énoncés dans le Rapport sur les plans et les priorités du ministère des Pêches et des Océans (MPO) déposé chaque année au Parlement.

Le plan d'activités couvre une période de trois ans et fait l'objet d'une mise à jour à chaque année. Certains des engagements et des initiatives décrits dans ce plan d'activités constituent des réponses aux examens et aux rapports. Pour cette raison, nous avons souligné au moyen d'acronymes les engagements concernant notre examen du budget de services votés de 2006, le rapport de 2007 de la vérificatrice générale (VG), les constatations du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux (SAFF) réalisé en 2005, ainsi que la Stratégie de développement durable (SDD) de 2007-2009 du MPO. Deux rapports d'étape sont publiés pendant l'année, soit l'un en milieu d'exercice et l'autre à la fin de l'exercice financier. Ces rapports d'étape sont affichés sur le site Web de la Garde côtière où ils sont accessibles à la population.

Le plan d'activités se divise en cinq sections :

1. « Qui nous sommes et ce que nous faisons » dans laquelle sont définis notre mandat, nos clients, notre structure et notre gestion, les résultats que nous tentons généralement de réaliser, ainsi que le lien qui existe entre nos activités et le travail des autres ministères du gouvernement.
2. « Où nous en sommes actuellement », qui résume notre environnement opérationnel, ainsi que les incidences et les risques correspondants.
3. « Notre centre d'intérêt », dans laquelle sont énoncées nos priorités stratégiques.
4. « Ce que nous faisons à tous les jours », dans laquelle nos activités opérationnelles, ainsi que nos services continus sont décrits.
5. « Informations financières », dans laquelle est décrite la façon dont nous avons réparti le financement obtenu du Parlement.

Notre plan comporte également des annexes qui renferment une information détaillée, notre plan d'immobilisations, ainsi que la façon dont nous répondons aux différentes recommandations de la vérificatrice générale.

Histoire de la Garde côtière

Les premiers bateaux de sauvetage et les premiers phares au Canada ont été établis sur la côte est, durant les années 1700. Les patrouilleurs sont d'abord apparus le long du littoral de l'est et dans la région des Grands Lacs durant les années 1800, en réponse à un urgent besoin de protection et de réglementation des bateaux de pêche et des navires commerciaux.

Au moment de la Confédération, en 1867, le gouvernement fédéral a assumé la responsabilité des divers éléments de l'infrastructure marine, y compris :

- les aides à la navigation;
- les stations de sauvetage;
- les canaux et les voies navigables;
- les organismes de réglementation maritime; et
- l'infrastructure côtière de soutien.

Le ministère des Pêches et des Océans, créé en 1868, s'est vu confier la responsabilité de cette infrastructure marine. En 1910, La marine du Canada, qui était le précurseur de la marine canadienne, a été créée à partir de certains éléments de la flotte du ministère. Le transport maritime et les pêches sont devenus deux ministères distincts en 1930. La responsabilité du transport maritime est passée au ministère des Transports en 1936.

Le ministère des Transports maintenait une flotte de 241 navires. Cette flotte est devenue la base de la Garde côtière. Cette flotte avait plusieurs usages qui font maintenant partie du mandat de la GCC, y compris les aides à la navigation, le déglaçage, ainsi que la recherche et le sauvetage.

À compter des années 1940, de nombreuses organisations et collectivités ont fait pression sur le gouvernement pour créer une Garde côtière nationale. La Garde côtière canadienne (GCC) a été créée officiellement le 26 janvier 1962. Le Collège de la GCC (CGCC) a été créé en 1965. Situé sur l'île du Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse, le Collège forme les jeunes hommes et femmes pour le service au sein de la GCC.

Le gouvernement fédéral a restructuré la GCC à deux reprises depuis 1962 :

- En 1995, la fusion de la Garde côtière à Pêches et Océans Canada a permis de jumeler la flotte de la Garde côtière aux flottes des secteurs des Sciences et de Conservation et Protection de Pêches et Océans. Cette fusion a permis de mieux utiliser les ressources grâce à des navires à tâches multiples, en plus d'avoir réduit la taille de la flotte nouvellement combinée.
- En 2005, la GCC est devenue un organisme de service spécial (OSS) du MPO. Ce statut d'OSS est venu confirmer la place de la Garde côtière en tant qu'institution nationale et le rôle important qu'elle assume en offrant les services maritimes que requièrent les utilisateurs des voies navigables canadiennes. Cette décision est également venue confirmer la place de la Garde côtière en tant qu'exploitant de la flotte civile du gouvernement dans le cadre des programmes du MPO et auprès des autres ministères du gouvernement. Le statut d'OSS permet à la GCC de centrer ses efforts sur la prestation de services et lui confère la flexibilité opérationnelle et financière nécessaire à cette fin.

1 QUI NOUS SOMMES ET CE QUE NOUS FAISONS

La Garde côtière canadienne (GCC) a une incidence directe et importante sur la vie de tous les Canadiens. Nous aidons à assurer l'utilisation sécuritaire des voies navigables canadiennes et nous facilitons le bon fonctionnement de l'économie canadienne.

Symbole de sécurité reconnu sur le plan national, la Garde côtière sert sur trois océans, le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs et d'autres importantes voies navigables. Elle est souvent la seule présence fédérale dans de nombreuses communautés éloignées, autochtones et arctiques. Travaillant le long de la ligne côtière la plus longue du monde et dans certaines des conditions météorologiques les plus difficiles, la GCC fonctionne 24 heures par jour, 365 jours par année. (Pour de plus amples renseignements sur ce que nous faisons à tous les jours, veuillez consulter la section 4.)

Mandat en vertu de la loi

Le mandat de la GCC découle de la *Loi constitutionnelle 1867* qui donne au gouvernement fédéral le pouvoir législatif exclusif sur la navigation, le transport des marchandises, les balises, les bouées, les phares et l'île de Sable.

La *Loi sur les Océans* confère au ministre des Pêches et des Océans la responsabilité des services pour le mouvement sécuritaire, économique et efficace des navires dans les eaux canadiennes, par la prestation des services suivants : aides à la navigation, services de gestion des communications et du trafic maritimes, services de déglaçage et de gestion des glaces, et entretien des chenaux.

La *Loi sur les Océans* confère également au Ministre les responsabilités suivantes : l'aspect maritime du programme fédéral de recherche et sauvetage, l'intervention en cas de pollution marine; et le soutien des autres ministères, organismes et conseils fédéraux par le truchement de la prestation de services de navires, d'aéronefs et d'autres services.

La *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001* confère au ministre des Pêches et des Océans les responsabilités, les pouvoirs et les obligations concernant les aides à la navigation, l'île de Sable, l'île St. Paul, la recherche et le sauvetage, l'intervention en cas de pollution, ainsi que les services de trafic maritime.

En vertu de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques (LPPEA)*, un décret ministériel peut être signé pour ensuite être émis au nom du gouverneur en conseil par le ministre des Transports afin d'offrir un soutien et une autorisation écrite visibles des mesures prises en son nom par un commandant sur place lors d'un déversement dans l'Arctique. Sous réserve des règlements de la LPPEA et des ententes en vigueur entre les divers organismes, la Garde côtière canadienne est le principal organisme responsable lorsqu'il faut intervenir dans les cas de déversement provenant d'un navire, de déversements de source mystérieuse ou de cas de pollution émanant d'un navire à la suite d'un chargement ou d'un déchargement de navires ou d'installations de manutention d'hydrocarbures dans les eaux arctiques, ces déversements présentant un intérêt pour les Canadiens.

Qui nous desservons et ce que nous faisons

Nous desservons des clients de tous les secteurs de l'économie canadienne : le grand public, la navigation commerciale, les exploitants de traversiers, les pêcheurs, les plaisanciers, les collectivités côtières et d'autres ministères et organismes fédéraux. Par exemple,

- Nous offrons des services reliés aux aides à la navigation, au déglaçage, à la recherche et au sauvetage, à l'intervention en cas de pollution et aux communications et trafic maritimes, à la pêche commerciale, à la navigation commerciale, aux autorités portuaires et aux plaisanciers.
- Nous répondons aux priorités maritimes fédérales, ainsi qu'aux urgences naturelles et d'origine humaine. Nous sommes des participants importants dans diverses activités mandatées dans le cadre du Plan fédéral d'intervention d'urgence et nous sommes impliqués tant sur le plan national qu'international dans la planification et les exercices liés à l'intervention environnementale et à la recherche et au sauvetage.
- Nous soutenons les programmes de Pêches et Océans Canada en offrant des navires et les services de professionnels maritimes pour appuyer des activités scientifiques ministérielles et pour aider à gérer et à protéger les ressources halieutiques. Les clients internes incluent Gestion des pêches au MPO, Gestion des océans au MPO, Sciences au MPO et Ports pour petits bateaux au MPO.
- Nous soutenons les activités non militaires d'autres ministères et organismes fédéraux en fournissant des navires, des aéronefs, une expertise maritime et d'autres services maritimes, incluant le soutien aux activités de

Au cours d'une journée normale de travail, la Garde côtière canadienne :

- sauve 8 vies;
- prête son aide à 55 personnes dans 19 cas de recherche et sauvetage;
- entretient 60 aides à la navigation;
- traite 1 547 contacts radio maritimes;
- oriente la navigation de 2 325 navires commerciaux;
- escorte 4 navires commerciaux à travers les glaces;
- effectue 12 patrouilles en rapport avec les pêches, effectue 8 levés scientifiques; soutient 3 missions hydrographiques;
- compose avec 3 rapports d'incidents de pollution; et
- effectue la surveillance de fonds des chenaux maritimes sur 5 kilomètres.

sûreté maritime. Les clients de ces services incluent le ministère de la Défense nationale, le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, Environnement Canada, Santé Canada, Ressources naturelles Canada, le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie, Sécurité publique Canada, la Gendarmerie royale du Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada et Transports Canada.

Notre structure et notre gestion

La Garde côtière canadienne est un organisme national dont l'administration centrale se trouve dans la région de la capitale nationale à Ottawa et qui compte cinq bureaux régionaux (à Terre-Neuve et Labrador, dans les Maritimes, au Québec, dans la région du Centre et de l'Arctique et dans la région du Pacifique) répartis d'un océan à l'autre. Puisqu'il s'agit d'une organisation très décentralisée, la grande majorité des employés de la GCC travaillent dans les régions.

Le commissaire joue le rôle de président et de chef de direction de cet organisme. Il relève du sous-ministre de Pêches et Océans Canada auquel il est imputable en ce qui concerne le rendement de la Garde côtière. Le commissaire bénéficie des pleins pouvoirs d'un sous-ministre associé, à l'exception de l'article 33 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qui reflète l'intention de la Garde côtière de compter sur le MPO pour la fonction de contrôleur. Le Sous-commissaire de la Garde côtière est le directeur de l'exploitation de l'organisme et il relève du commissaire.

La figure ci-dessous nous renseigne sur cette organisation et sur la fonction de gouvernance.

Conseil de gestion de la Garde côtière (CG) – Ce conseil représente le principal organisme décisionnel de la Garde côtière. Il est présidé par le commissaire et il est constitué du sous-commissaire, des DG, des CA, ainsi que des directeurs exécutifs du Collège de la Garde côtière canadienne et de la Direction de préparation de la main-d'œuvre nationale. Le conseiller principal aux ressources humaines, le conseiller juridique principal, le conseiller financier principal, le conseiller principal en matière de communications, ainsi que le conseiller exécutif du commissaire sont des membres d'office du CG. Ce conseil comporte divers sous-comités permanents et temporaires.

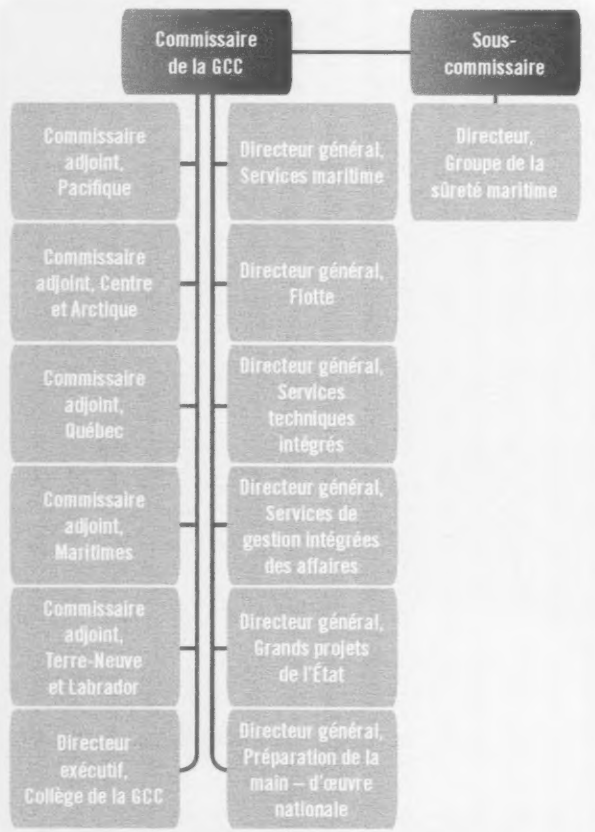
Groupes consultatifs externes

Conseil consultatif stratégique (CCS) – Présidé par le sous-ministre de Pêches et Océans Canada, le CCS se compose de sous-ministres des ministères et organismes qui bénéficient d'un soutien ou des services de la Garde côtière. Le rôle de ce conseil consiste à contribuer aux décisions stratégiques et aux commentaires sur le rendement en ce qui concerne la prestation des services de la GCC.

Conseil consultatif maritime national (CCMN) et Conseils consultatifs maritimes régionaux (CCMR) – Le CCMN et les six conseils homologues en région (CCMR) constituent le principal lien entre la Garde côtière et l'industrie de la navigation maritime. Ces conseils représentent un forum de discussion des priorités et des objectifs communs, ainsi qu'un point de réaction sur la prestation des services dont la GCC a besoin en tant que fournisseur de services.

De plus, à l'échelle régionale, la GCC consulte divers intervenants, dont des pêcheurs et des navigateurs de plaisance, dans le cadre de divers fora locaux, tels les Conseils consultatifs maritimes locaux et les groupes consultatifs de pêcheurs. La GCC participe également, à l'échelle nationale et régionale, aux conseils consultatifs maritimes canadiens dirigés par Transports Canada, de même qu'aux conseils consultatifs sur la navigation de plaisance.

Figure 1 :
Structure de gestion de la GCC



Notre cadre opérationnel :

La Garde côtière, les clients et les intervenants, ainsi que le gouvernement du Canada

La GCC ne fonctionne pas seule. Nous travaillons avec de nombreux autres clients et intervenants, au sein et à l'extérieur du MPO, et nos activités soutiennent les résultats que ces clients et intervenants cherchent à réaliser, ainsi que certains objectifs pangouvernementaux. Ces activités, liens et résultats escomptés sont présentés dans la figure se trouvant sur la page suivante.

La Garde côtière offre ces services :

Aides à la navigation
Gestion des voies navigables
Services de communications et de trafic maritimes
Services de déglaçage
Recherche et sauvetage
Services d'intervention environnementale
Sûreté maritime
État de préparation opérationnelle de la flotte
Services de gestion du cycle de vie des biens
Collège de la Garde côtière canadienne

Garde côtière canadienne

Pour atteindre ces résultats pour les Canadiens...

- Mouvement sûr, économique et efficient du trafic maritime en eaux canadiennes.
- Pertes de vie et blessures découlant des incidents maritimes minimisés.
- Impacts minimisés des déversements de pétrole des navires en eaux canadiennes.
- Flotte civile prête sur le plan opérationnel à offrir les programmes du gouvernement du Canada et à maintenir une présence fédérale.

Mesurés de cette façon...*

- Pourcentage des accidents impliquant des navires par rapport au nombre de navires autorisés.
- Confiance dans la capacité de la GCC d'offrir les services de SAR.
- Confiance dans la capacité de la GCC d'offrir les services d'intervention d'urgence.
- Mesure dans laquelle la GCC répond au besoin du gouvernement du Canada à l'égard d'une flotte prête sur le plan opérationnel.

* NOTA : La GCC s'est engagée à consulter les clients et les intervenants et à ajuster son cadre de mesure du rendement, incluant ses objectifs, en cas de besoin. En guise de mandataire, la GCC évaluera son rendement en fonction de la mesure dans laquelle elle réalise les objectifs de ses sous-activités.

Pour aider nos clients et intervenants à atteindre leurs propres résultats et objectifs :

Pour le MPO, ses trois résultats stratégiques :

Voies navigables sécuritaires et accessibles (directement)
Écosystèmes aquatiques sains et productifs (indirectement)
Pêches et aquaculture durables (indirectement)

Pour le gouvernement du Canada, ces deux résultats pangouvernementaux :

Croissance économique durable
Collectivités sécuritaires et protégées

Pour les autres ministères et organismes fédéraux:

Leurs propres résultats et objectifs.

(2) OÙ NOUS EN SOMMES ACTUELLEMENT

Les défis et les risques que nous affrontons aujourd'hui ont été déterminés dans plusieurs sources :

- L'analyse du contexte entreprise à la fin de 2008
- Le rapport de la vérificatrice générale de 2007
- Notre examen des services votés de 2006; et
- Le profil de risques de notre organisation, en 2006.

Nous examinons présentement le profil de risques actuel de notre organisation dans le but de le mettre à jour et de le finaliser en 2009. Pour cela, il faudra, pour ce faire, examiner de façon rigoureuse l'environnement dans lequel nous évoluons afin de signaler et d'évaluer les risques et les défis qui pourraient nous empêcher d'atteindre nos objectifs. Nous nous pencherons également sur les solutions en matière d'atténuation des risques cernés et intégrerons ces solutions aux exercices futurs d'établissement des priorités et de prise de décisions.

Nous répondrons à ce défi/risque...	avec des stratégies ou des initiatives principales...	qui sont décrites en détail...
Assurer la prochaine génération de ressources humaines* D'ici 2012, presque 24 % du personnel navigant de la GCC sera admissible à la retraite. Des taux d'attrition semblables existent pour les autres professions critiques, soit les agents des services de communications et de trafic maritimes, ainsi que les technologues et les ingénieurs en électronique. Le défi continu au cours des prochaines années consistera à faire en sorte que la GCC puisse compter sur une main-d'œuvre représentative dans un marché concurrentiel où l'on s'arrache les marins et autres professionnels spécialisés, qualifiés et accrédités.	• Recrutement et diversité	À la page 25
	• Initiative de transformation du Collège de la Garde côtière canadienne	À la page 61
Évolution de la demande des services de la Garde côtière Malgré le repli économique récent à l'échelle mondiale, on s'attend à ce que le trafic maritime augmente à moyen ou à long terme. Combiné aux progrès technologiques rapides dans l'industrie maritime, aux incidences du changement climatique qui influencent les niveaux d'eau et à la prolongation des saisons de navigation, ce traffic compte parmi les facteurs qui, d'après nos prévisions, entraîneront une augmentation de la demande en ce qui a trait aux programmes des services maritimes de la Garde côtière, dont le déglaçage, la recherche et le sauvetage, l'intervention environnementale, et la gestion des voies navigables. La GCC doit également être en mesure de répondre aux besoins maritimes en évolution constante du gouvernement du Canada. La priorisation croissante de l'Arctique, par exemple, suscitera des défis et des possibilités pour la GCC. Le défi que doit relever la GCC consiste à assurer un équilibre entre les besoins, les demandes et les attentes des Canadiens, des clients et des intervenants, cela à partir des ressources disponibles.	• Examen des niveaux de service	À la page 13
	• Stratégie des droits de services maritimes	À la page 13
	• Navigation électronique	À la page 19
	• Zones de navigation (NAVAREA)	À la page 36
	• Étude post-Panamax, fleuve Saint-Laurent	À la page 34
	• Analyse des besoins en matière de recherche et sauvetage	À la page 41
	• Santé des océans	À la page 45
	• Examen de la Stratégie nationale d'intervention environnementale	À la page 46
Infrastructure vieillissante* La flotte de la GCC vieillit, ce qui influence la fiabilité des navires, ainsi que la capacité de répondre aux demandes des divers programmes. À mesure que les navires avancent en âge, le nombre de pannes augmente, ce qui entraîne une hausse des coûts d'entretien. Dans le cadre des budgets fédéraux passés, la Garde côtière a obtenu la somme de 1,4 milliard de dollars pour faire l'acquisition de 17 nouveaux grands navires. Cependant, il lui faudra plusieurs années pour obtenir tous ces navires et il deviendra d'ici là difficile de réaliser les activités de la flotte dans le cadre des divers programmes. Le budget 2009 qui prévoit la somme de 175 millions de dollars dans le but de faire l'achat de 98 petits navires et barges afin de favoriser les opérations de radoub et de prolongation de la durée de vie des gros navires, facilitera la transition. Malgré des investissements considérables depuis 2003, les infrastructures à terre (comme les bases de la GCC, les tours de radio, les centres de SCTM, etc.) continuent de se détériorer et devront faire l'objet d'investissements supplémentaires considérables. Le défi consiste à entretenir les niveaux de service en dépit du vieillissement des infrastructures, ainsi qu'à réagir aux changements technologiques rapides, par exemple à l'évolution des services de navigation, pour délaisser les aides physiques traditionnels en faveur de services électroniques modernes axés sur l'information.	• Achat de nouveaux navires et de navires de recharge	À la page 16
	• Aides à la navigation au 21e siècle	À la page 19
	• Examen de la gestion de l'entretien des navires	À la page 22
	• Élaboration d'un cadre de planification intégrée des investissements	À la page 18
	• Entretien amélioré de la flotte actuelle et de l'actuelle infrastructure à terre	À la page 54

Nous répondrons à ce défi/risque…	avec des stratégies ou des initiatives principales…	qui sont décrites en détail…
Fonctionnement d'une véritable institution nationale Le rapport de la vérificatrice générale et notre propre examen interne des services votés ont tous deux indiqué que nous devons uniformiser davantage la conception et la prestation de notre programme national tout en protégeant l'autorité opérationnelle et les responsabilités régionales.	• Amélioration de l'uniformité de la gestion des ressources humaines à l'échelle nationale	À la page 28
	• Identité accrue de la GCC	À la page 24
	• Gestion de l'entretien des navires	À la page 22
	• Pratiques de gestion uniformes des activités	À la page 22
	• Améliorations continues au niveau de la gestion de la flotte	À la page 54
	• Cadre de programme stratégique pour les programmes de services maritimes de la GCC	À la page 24
Gestion des principales relations* La GCC compte sur l'aide de tierces parties pour réaliser les fonctions entourant la mise en œuvre des programmes et services de la GCC, comme les services ministériels, les achats ainsi que les approvisionnements. L'accélération du processus d'achat est une priorité de premier ordre pour le gouvernement fédéral, alors que la Garde côtière doit travailler en étroite collaboration avec les ministères fédéraux et les organismes centraux afin d'adopter des méthodes plus simples et plus rationalisées pour acquérir les biens et les compétences nécessaires. L'organisme collabore également avec d'autres ministères du gouvernement fédéral, des organismes et des bénévoles sur lesquels il compte et qui comprennent, par exemple, la Garde côtière canadienne auxiliaire (GCCA), ainsi que divers autres intervenants qui lui permettent de réaliser son mandat auprès des Canadiens. Le défi de la GCC à cet égard consiste à assurer une gestion proactive de ces relations.	• Accords de niveaux de service avec les clients du MPO	À la page 13
	• Examen de la relation de travail avec Ressources humaines et Services intégrés de MPO	À la page 23
Gestion de l'information* De nombreux rapports, examens et exercices ont mis en évidence l'importance d'améliorer notre capacité de produire, d'appliquer, de gérer et d'accéder à l'information requise pour la prise de décisions relatives aux affaires et aux opérations critiques, et pour la mesure du rendement. Cette information est critique pour soutenir les opérations quotidiennes ainsi que le processus décisionnel stratégique.	• Cadre de mesure du rendement de la GCC	À la page 24
	• Système de gestion de l'information sur les salaires	À la page 22
	• Améliorations continues au niveau de la gestion de la flotte – Système d'information sur les activités de la flotte	À la page 54
Sûreté maritime Depuis septembre 2001, la GCC est un partenaire clé dans l'approche du Canada qui mise sur plusieurs organismes dans le domaine de la sûreté maritime. La GCC bénéficie d'un vaste mandat qui consiste à offrir un soutien aux autres ministères du gouvernement, alors que le gouvernement et les Canadiens s'attendent à ce que la GCC soit prête et capable d'intervenir en appui aux autres mandats du ministère en matière de sûreté. Par conséquent, la GCC s'est vue remettre un financement spécial pour assurer la prestation d'activités précises liées à la sûreté maritime. En raison de l'absence d'un mandat explicite en matière de sûreté, d'attentes croissantes et d'un financement particulier remis à la GCC, il est important de mieux définir le rôle et les contributions de la GCC en matière de sûreté maritime.	• Cadre de sûreté maritime de la GCC	À la page 15
	• Équipe des enquêtes sur la sûreté maritime	À la page 49
	• Centre des opérations de sûreté maritime	À la page 49
	• Système d'identification automatique et système d'identification et de localisation à longue portée des navires	À la page 49

* *identifié comme un risque important dans le Profil de risques de l'organization de 2006 de la GCC.*

(3) NOTRE CENTRE D'INTÉRÊT

La Garde côtière a six priorités, chacune étant reliée à une ou à plusieurs stratégies. Toutes ces priorités sont abordées en détail dans cette section et elles sont toutes regroupées par rapport aux trois domaines ciblés de la GCC : Accent sur le service à la clientèle, Accent sur l'efficience et l'efficacité et Accent sur les personnes.

En plus des priorités examinées dans cette section, la GCC gère un vaste éventail d'opérations quotidiennes. Pour obtenir de plus amples renseignements sur ces activités, veuillez consulter la section 4.

Accent sur le service à la clientèle

Priorité 1 : Amélioration des services à la clientèle

Examen des niveaux de service
Stratégie des droits de services maritimes
Accords de niveaux de service avec les clients du MPO

Priorité 2 : Soutien aux priorités du gouvernement du Canada

Appui à la Stratégie pour le Nord du gouvernement
Élaboration du cadre de sûreté maritime de la GCC
Cadre de gestion de l'environnement

Accent sur l'efficience et l'efficacité

Priorité 3 : Renouvellement de la flotte et des biens à terre

Achat de nouveaux navires et de navires de recharge
Processus accéléré d'achat et de réparation des navires
Plan d'investissement intégré

Priorité 4 : Modernisation grâce à l'innovation et à la technologie

Aides à la navigation au 21e siècle
Navigation électronique
Mise à niveau des systèmes d'information sur le trafic maritime
Stratégie de recherche et de développement

Priorité 5 : Consolidation de la gestion

Examen de la gestion de l'entretien des navires
Pratiques uniformes de gestion des activités
Cadre de programme stratégique pour les programmes de services maritimes de la GCC
Identité accrue de la Garde côtière canadienne

Accent sur les personnes

Priorité 6 : Gestion efficace de notre main-d'œuvre et du lieu de travail

Recrutement et diversité
Formation et apprentissage
Amélioration de l'uniformité de la gestion des ressources humaines à l'échelle nationale

Priorité 1 : Amélioration des services à la clientèle

Depuis qu'elle est devenue un organisme de service spécial (OSS) en 2005, la Garde côtière a adopté une approche plus structurée de consultation de l'industrie à l'échelle nationale et régionale grâce à ses comités consultatifs maritimes, ainsi que des autres ministères et organismes du gouvernement grâce à un comité consultatif constitué de sous-ministres.

Examen des niveaux de service

La Garde côtière canadienne assure la qualité des services offerts aux clients en étant déterminée à réaliser les niveaux de service publiés et en ayant des normes de service et des paramètres de rendement précis en corrélation avec ses opérations.

Le Rapport de 2007 de la vérificatrice générale et notre propre examen des services votés de 2006 ont tous deux souligné la lenteur des progrès accomplis dans la mise à jour des politiques, des normes et des niveaux de service nationaux. Les deux rapports ont également noté que les niveaux de service (NS) actuels n'étaient pas interprétés uniformément à l'échelle de la Garde côtière et que leur application variait d'une région à l'autre.

En réponse à ces préoccupations, nous avons de nouveau publié le document sur *l'Examen des niveaux de service*. Au cours de l'automne 2007, la GCC a tenu au-delà de 30 séances d'implication des clients consacrées aux niveaux de service de la GCC. Les résultats de l'examen des niveaux de service seront présentés aux clients en 2009-2010, alors que la GCC rediffusera le document sur les *Niveaux de service et normes de services* afin de rendre compte des commentaires recueillis et d'améliorer les normes de service. Les ajustements seront mis en œuvre en fonction des ressources disponibles.

De plus, nous élaborerons un processus d'engagement continu avec les clients en ce qui concerne les niveaux de service de la GCC. Chacun des six programmes de la GCC permettra d'élaborer un plan afin d'engager les clients de façon périodique, pour que ces derniers formulent des commentaires et des directives sur les niveaux de service qui les concernent.

Engagement		Responsable
2009-2010		
Effectuer une nouvelle publication du document sur les Niveaux de service et normes de service.	VG, Budget de services votés	Directeur général, Services maritimes (DG, SM)
Élaborer et mettre en œuvre une stratégie continue envers les niveaux de service, par programme.		DG, SM

Stratégie des droits de services maritimes

La Garde côtière a travaillé en étroite collaboration avec l'industrie de la navigation commerciale afin de réexaminer les droits de services maritimes. L'un des résultats de ces efforts a consisté en l'annonce d'un moratoire d'une durée de trois ans sur les droits dans l'Arctique. Un groupe de travail conjoint constitué de membres de la GCC et de l'industrie a analysé les droits et élaboré des options pour examen. Une décision relative à l'orientation future est attendue en 2009-2010.

Accords de niveaux de service avec les clients du MPO

En 2008-2009, la Garde côtière canadienne a élaboré des accords de niveaux de service (ANS) avec les Sciences et avec Conservation et Protection – Gestion des pêches et de l'aquaculture, au MPO. La prochaine étape consistera à mettre ces ANS en œuvre dans le cadre d'un projet pilote et à élaborer, à essayer et à modifier les paramètres de rendement efficaces. La GCC a déjà conclu des accords de niveaux de service avec des clients qui ne font pas partie du ministère (voir la page 7 pour obtenir de plus amples renseignements sur nos clients et sur les services offerts).

Réalisations en 2008-2009

Examen des niveaux de service

- Les clients ont continué de participer au processus d'examen. Leurs commentaires et le document sur les *Niveaux de service et normes de service* sont affichés sur le site Web de la GCC.

Stratégie des droits de services maritimes

- Options élaborées concernant l'avenir des droits de services maritimes.

Accords de niveaux de service

- Accords de niveaux de service établis en collaboration avec les clients du MPO.

Engagement		Responsable
2009-2010		
Mettre en œuvre les accords de niveaux de service avec les Sciences et Gestion des pêches et de l'aquaculture dans le cadre d'un projet pilote d'une durée de trois ans pour ensuite examiner et améliorer les mesures de rendement.	VG, Budget de services votés	DG, Flotte
2011-2012		
Finaliser les accords de niveaux de service pour les utiliser de façon continue.	VG, Budget de services votés	DG, Flotte

Priorité 2 : Soutien aux priorités du gouvernement du Canada

On fait souvent appel aux services et aux conseils techniques et opérationnels de la Garde côtière canadienne en tant que propriétaire et exploitant de la flotte maritime civile du Canada, en appui aux priorités du gouvernement du Canada.

Réalisations en 2008-2009

Dans le cadre de la Stratégie pour le Nord, nous avons :

- Complété l'élaboration d'un profil de mission afin de faciliter la planification de la conception et de l'acquisition d'un nouveau brise-glace de catégorie polaire.
- Avisé l'Organisation maritime internationale de l'intention du Canada de mettre sur pied un service de diffusion par satellite dans deux zones de navigation de l'Arctique, dès le 1er janvier 2010.

Pour aborder les changements climatiques et préserver l'environnement du Canada, nous avons :

- Élaboré un cours de formation à l'intention des cadres supérieurs pour contribuer à assurer une intervention efficace dans les cas de pollution marine.
- Élaboré un cours de formation pour agents d'intervention à l'intention du personnel d'intervention environnementale en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada de 2001* (partie VIII).

En matière de sûreté maritime, nous avons :

- Dirigé, au nom de l'Organisation maritime internationale, l'élaboration d'un système d'identification et de repérage à longue distance des navires (SIRLDN).
- Procédé à la mise en œuvre complète d'un système de SIA à terre, incluant 19 centres de Services de communication et de trafic maritimes et 110 sites éloignés.
- Procédé à la mise en œuvre d'un programme intérimaire de l'équipe d'exécution de la sécurité maritime avec quatre navires sur le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Un contrat est en place pour s'assurer d'offrir une formation sur la familiarisation à l'exécution des lois en hiver.
- Participé à l'opération mixte Nanoon 2008, dirigée par le ministère de la Défense nationale.

Appui à la Stratégie pour le Nord du gouvernement

La GCC est fière de ses antécédents en matière de services offerts aux Canadiens dans l'Arctique et dans les régions nordiques. Année après année, de la fin juin au début de novembre, la Garde côtière déploie un brise-glace léger, deux brise-glaces lourds et trois brise-glaces moyens dans la région arctique. En plus des officiers et de l'équipage qui prennent place à bord de ces navires, près de 70 employés supplémentaires de la GCC sont affectés chaque saison aux opérations nordiques dans la région du Centre et de l'Arctique.

La présence du personnel et des biens de la Garde côtière dans le Nord canadien contribue à protéger et à confirmer la souveraineté du Canada dans l'Arctique, à favoriser la Stratégie pour le Nord du gouvernement et à garder les voies navigables ouvertes, sécuritaires et propres dans l'Arctique.

Le budget des dépenses de 2007 prévoyait un financement de l'ordre de 2,2 millions de dollars en trois ans pour la Garde côtière canadienne afin d'accroître la capacité d'intervention du Canada dans les cas de déversements de pétrole en mer survenant dans la région de l'Arctique. En 2009-2010, la Garde côtière complétera la distribution des trousses d'équipement d'intervention environnementale dans le Nord.

En 2007, l'Organisation maritime internationale (OMI) a également confirmé le rôle du Canada en tant que coordonnateur international et pour émettre des services d'avertissements en matière de navigation dans deux zones de navigation (NAVAREA) de l'Arctique. Il s'agit de zones géographiques à l'intérieur desquelles on doit coordonner la transmission d'avertissements en matière de navigation aux autres marins et communautés dans l'Arctique. La Garde côtière prévoit commencer à offrir ce service en 2010. (Voir la page 36.)

En 2008, le gouvernement prenait la décision de remplacer le brise-glace le plus apte dans l'Arctique, soit le NGCC *Louis S. St-Laurent*, construit en 1969, pour le retirer du service en 2017. Dans son budget 2008, il prévoyait la somme de 720 millions de dollars pour l'achat d'un nouveau brise-glace de catégorie polaire doté d'une capacité

Nos activités dans l'Arctique, dont plusieurs sont réalisées en partenariat avec d'autres instances, comprennent :

- Escorte de navires commerciaux dans la glace pour assurer l'accès aux communautés nordiques.
- Soutien aux efforts scientifiques, comme la cartographie hydrographique et les sciences maritimes.
- Entretien des aides à la navigation dans les voies navigables de l'Arctique canadien.
- Responsable des premières interventions lors des incidents de pollution au nord du 60e degré de latitude.
- Prestation de services maritimes dans les domaines de la recherche et du sauvetage.
- Exploitation de deux centres saisonniers de Services de communications et de trafic maritimes dans l'Arctique, soit l'un à Inuvik à l'ouest et l'autre à Iqaluit, à l'est.
- Radiodiffusion des renseignements météorologiques et des avertissements pour la navigation.
- Livraison d'aliments, de marchandises et de carburant dans les endroits éloignés où les navires commerciaux ne s'aventurent pas.
- Réalisation d'exercices conjoints avec le ministère de la Défense nationale (opération Nanook en 2008).
- Sensibilisation à la réalité dans des eaux dans l'Arctique grâce aux initiatives d'identification de navires et de suivi de la sécurité.

de déglaçage plus impressionnante que celui qu'il remplace, permettant ainsi de l'utiliser sur de plus longues périodes dans l'Arctique. Ce nouveau navire permettra à la Garde côtière de poursuivre ses efforts avec une efficacité rehaussée pour consolider et protéger la souveraineté du Canada dans l'Arctique.

Élaboration du cadre sur la sûreté maritime de la GCC

La GCC offre des services de soutien essentiels aux intervenants fédéraux dans le domaine du renseignement et de l'exécution en leur procurant des données sur le trafic maritime, une flotte et des infrastructures prêtes sur le plan opérationnel, ainsi qu'une expertise dans le domaine maritime. La Garde côtière prend des mesures afin que son soutien de la sûreté maritime soit plus systématique et mieux compris. Le cadre sur la sûreté maritime sera finalisé en 2009-2010 afin de guider l'élaboration et l'amélioration d'un soutien continu de la GCC aux intervenants dans les domaines de la sûreté et des renseignements.

Le Cadre de sûreté maritime comporte une série de facteurs concernant la contribution de la GCC à la sécurité nationale du Canada. Il vise à présenter le contexte et les paramètres entourant les changements culturels continus à la GCC. Des renseignements de base s'y trouvent également afin de présenter le rôle de la Garde côtière dans le cadre de l'effort collectif du gouvernement fédéral en faveur du renforcement de la sécurité nationale au Canada.

Engagement	Responsable
2009-2010	
Publier le cadre sur la sûreté maritime de la GCC	Sous-commissaire

Cadre de gestion de l'environnement

Une approche responsable afin de préserver un environnement sain et de relever le défi du changement climatique est nécessaire dans le but de soutenir la prospérité économique du Canada. La GCC est vraiment déterminée à protéger l'environnement. En 2009-2010, la Garde côtière procédera à l'élaboration d'un cadre de gestion de l'environnement pour les opérations internes qui définira les principes et les facteurs nécessaires afin de commencer à réagir au besoin de réduire les émissions (y compris les gaz à effet de serre), ainsi qu'en ce qui concerne les autres initiatives environnementales du gouvernement.

Dans le cadre de la stratégie de développement durable (SDD) de 2007-2009 du MPO, la Garde côtière s'était fixé des engagements précis et volontaires afin d'améliorer les résultats environnementaux pour les Canadiens, ainsi que pour réduire sa propre empreinte sur l'environnement. La Garde côtière reportera à 2011-2012 l'élaboration de normes et de caractéristiques en matière d'environnement et de durabilité, dont la conclusion est prévue en 2009-2010 dans le cadre de la SDD, afin d'élaborer premièrement un cadre de gestion de l'environnement.

Engagement		Responsable
2009-2010		
Mettre en place un cadre de gestion de l'environnement afin de définir les principes et les considérations nécessaires pour entreprendre la mise en œuvre des priorités du gouvernement en matière d'environnement, incluant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.		Directeur général, Services techniques intégrés (DG, STI)
2010-2011		
En vertu du programme de santé et de sécurité au travail du ministère, compléter l'élaboration d'un système de gestion détaillé de la santé, de la sécurité et des questions environnementales concernant tout l'équipement, les installations et les opérations à terre.	SDD	DG, STI Sous-commissaire, GCC
2011-2012		
Élaborer un ensemble de normes et de devis de premier ordre en matière d'environnement et de durabilité pour l'industrie tout en intégrant des pratiques et des technologies environnementales modernes, ainsi que des pratiques exemplaires nationales et internationales à l'achat des nouveaux biens de la GCC. La Garde côtière doit jouer un rôle de chef de file dans le domaine des achats et des opérations 'écologiques' des infrastructures marines et à terre grâce à l'utilisation de normes et de devis.	SDD	DG, STI avec l'appui du DG, Gestion des Grands projets d'État (GPÉ)
Tirer profit de l'expérience et des connaissances de la GCC et des autres organisations afin de réaliser une étude de base sur les biens physiques et les opérations de la GCC pour ainsi définir des repères en matière de durabilité environnementale et d'efficacité écologique.	SDD	DG, STI

Priorité 3: Renouvellement de la flotte et des biens à terre

Notre Plan de renouvellement de la flotte de 25 ans fournit une base rigoureuse pour mettre en place la flotte civile du gouvernement du Canada du futur. Ce plan tient compte des priorités gouvernementales et des demandes de service changeantes et donne suffisamment de flexibilité pour répondre aux besoins des clients dans un environnement complexe et changeant.

Réalisation en 2008-2009

Achat de nouveaux navires

- Livraison d'un nouvel aéroglisseur à la région du Québec.

En plus de renouveler la flotte, la GCC cherche à améliorer les processus de planification de tous les investissements nécessaires en matière de biens, en élaborant un plan intégré d'investissement dans les infrastructures. Les objectifs de ce plan consistent à mieux intégrer le processus décisionnel et à améliorer l'intendance et l'optimisation des ressources.

Achat de nouveaux navires et de navires de rechange

Dans le cadre des récents budgets, la GCC a obtenu un financement en vue d'acheter 17 nouveaux navires au coût de 1,4 milliard de dollars, soit 12 navires de patrouille semi-hauturiers, trois navires de sciences halieutiques extracôtiers, un navire de sciences océanographiques extracôtier et un brise-glace de catégorie polaire. Douze de ces 17 navires remplacent des navires qui ont atteint ou presque la durée de leur vie utile; quatre navires de patrouille semi-hauturiers viennent également s'ajouter à la flotte afin de contribuer à l'amélioration des activités de sûreté maritime sur les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent, alors qu'un NPSH supplémentaire viendra prêter main forte à l'exécution dans le domaine de la pêche sur la côte est.

Certaines difficultés se sont manifestées dans l'approvisionnement des navires de patrouille semi-hauturiers (NPSH). Une demande de propositions (DDP) de 12 NPSH a été annulée en août 2008, puisque les prix des offres excédaient les coûts prévus. Une autre DDP a été émise en mars 2009 dans le but d'optimiser le nombre de navires livrés à la GCC à partir du budget alloué, et ce, sans compromettre le rendement des navires. Le contrat d'approvisionnement des NPSH devrait être accordé à la fin de 2009. L'échéance de livraison du premier navire de patrouille semi-hauturier a été fixée à 2011.

Compte tenu de l'annulation de la DDP des navires de patrouille semi-hauturiers, il a fallu réévaluer le profil du projet, la stratégie d'appel d'offres et le calendrier des navires de patrouille semi-hauturiers. Le processus concurrentiel d'acquisition des trois navires doit maintenant se dérouler en 2010-2011.

En 2009-2010, nous procéderons à la conception détaillée du navire de sciences océanographiques extracôtiers alors que le concours prévu pour l'achat doit se dérouler en 2010-2011.

En ce qui concerne le projet de brise-glace de catégorie polaire, l'objectif consiste à obtenir l'approbation préliminaire du projet et à procéder à la phase de définition du projet afin de valider les besoins et de procéder aux activités de définition du concept. La livraison du brise-glace de catégorie polaire doit avoir lieu en 2017 et son entrée en service dans l'Arctique est prévue en 2018.

Engagement		Responsable
Navires de patrouille semi-hauturiers		
2009-2010		
Attribuer le contrat de construction des 12 navires de patrouille semi-hauturiers.	VG, Budget de services votés	DG, GPÉ
2011-2012		
Livrer le premier navire de patrouille semi-hauturier.	VG, Budget de services votés	DG, GPÉ
Navires hauturiers de sciences halieutiques		
2009-2010		
Émettre la demande de propositions et le contrat pour les navires hauturiers de sciences halieutiques.	VG, Budget de services votés	DG, GPÉ
2010-2011		
Émettre la demande de propositions pour la construction de trois navires hauturiers de sciences halieutiques.	VG, Budget de services votés	DG, GPÉ
Accorder le contrat de construction des trois navires hauturiers de sciences halieutiques.	VG, Budget de services votés	DG, GPÉ
Navires de sciences océanographiques extracôtiers		
2009-2010		
Procéder aux activités de conception détaillée des navires de sciences océanographiques extracôtiers.	VG, Budget de services votés	DG, GPÉ
2010-2011		
Émettre une DDP concurrentielle et un contrat pour les navires hauturiers de sciences océanographiques extracôtiers.	VG, Budget de services votés	DG, GPÉ

Engagement		Respon-sable
Accorder le contrat de construction du navire hauturier de sciences océanographiques.	VG, Budget de services votés	DG, GPÉ
Projet de brise-glace de catégorie polaire		
2009-2010		
Finaliser le document d'approbation préliminaire de projet de brise-glace de catégorie polaire afin de le présenter au Conseil du Trésor.	VG, Budget de services votés	DG, GPÉ
2010-2011		
Finaliser les exigences techniques du brise-glace de catégorie polaire et élaborer le programme d'orientation.	VG, Budget de services votés	DG, GPÉ
2011-2012		
Accorder le contrat de conception des brise-glaces de catégorie polaire.	VG, Budget de services votés	DG, GPÉ

Processus accéléré d'achat et de réparation des navires

Dans le cadre du Plan d'action économique du gouvernement du Canada, le budget 2009 nous procure un financement additionnel de 175 millions de dollars pour l'achat de 98 petites embarcations (incluant 30 barges de rechange servant aux interventions environnementales), de nouveaux navires, dont cinq nouveaux canots de recherche et sauvetage à moteur de 47 pieds, trois navires scientifiques côtiers (pour remplacer les navires actuels), ainsi qu'un financement destiné à prolonger la durée de vie de cinq navires et à procéder aux activités de radoub précédemment planifiées, mais non financées des 35 autres gros navires. Ces investissements viendront rehausser les initiatives de renouvellement de la flotte et d'entretien des navires, en plus de consolider notre capacité globale, en particulier dans les domaines de la recherche et du sauvetage et de l'intervention environnementale à la grandeur du pays.

Engagement	Respon-sable
Canots de sauvetage de 47'	
2009-2010	
Accorder le contrat de construction des cinq canots de sauvetage à moteur de 47'.	DG, GPÉ
2010-2011	
Accepter et livrer les cinq canots de sauvetage à moteur de 47'.	DG, GPÉ
Prolongation de la durée de vie des navires	
2009-2010	
Accorder le contrat de prolongation de la durée de vie des navires (PDVN) • NGCC *Limnos* • NGCC *Tracy* • NGCC *Bartlett*	DG, STI
2010-2011	
Compléter les efforts de PDVN pour les navires suivants : • NGCC *Cape Roger* • NGCC *Tanu*	DG, STI
Remplacement des navires scientifiques côtiers	
2009-2010	
Accorder le contrat de construction de deux navires scientifiques de 18 m.	DG, STI
Accorder le contrat d'un navire scientifique de 24 m.	DG, STI
2010-2011	
Accepter et livrer deux navires scientifiques de 18 m.	DG, STI
Accepter et livrer un navire scientifique de 24 m.	DG, STI
Projets de radoub des immobilisations	
2009-2010	
Planifier et compléter le radoub de navires supplémentaires pour une valeur de 19 M$.	DG, STI
2010-2011	
Planifier et compléter le radoub de navires additionnels pour une valeur de 19 M$.	DG, STI
Remplacement des barges d'intervention environnementale	
2009-2010	
Accorder le contrat de construction de 30 barges d'intervention environnementale de remplacement.	DG, STI
2010-2011	
Accepter et livrer 30 barges d'intervention environnementale de remplacement.	DG, STI
Programme d'acquisition de petits bateaux	
2009-2010	
Acheter et accepter 30 petits bateaux.	DG, STI
2010-2011	
Acheter et accepter 30 petits bateaux.	DG, STI

Plan d'investissement intégré

En 2009-2010, la Garde côtière élaborera son premier plan d'investissement intégré en vertu de la nouvelle politique du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT) intitulée Politique de planification des investissements – Actifs et services acquis. Nous profiterons de cette occasion pour mieux intégrer la planification afin de tenir compte de nos besoins en investissements à la grandeur de la GCC et des autres secteurs du MPO.

Ce document important sert de base au processus décisionnel du gouvernement sur l'attribution des ressources en établissant un lien entre la stratégie de l'organisme et les investissements dans les biens et les services acquis. Ce plan nous assure également que les décisions sont abordables, productives et durables sur le plan financier tout en procurant un équilibre à l'égard des risques, des avantages et du rendement pour le Canada.

Engagement	Responsable
2009-2010	
Élaborer un cadre intégré de planification des investissements et un plan d'investissement intégré.	DG, Services de gestion intégrées des affaires (SGIA)

Priorité 4 : Modernisation grâce à l'innovation et à la technologie

L'une des priorités de la GCC restera toujours la recherche et la mise en place de nouveaux modes de fonctionnement favorisant un rendement accru et de meilleurs résultats au profit des Canadiens.

Aides à la navigation au 21e siècle

Instaurée en 2006-2007, l'initiative des aides à la navigation au 21e siècle (AToN21) est venue réaffirmer notre engagement envers l'innovation et l'amélioration continue, tout en préservant notre tradition de longue date en matière de service et de sécurité. Nous avons réalisé des progrès véritables à cet égard; en plus des réalisations de 2008-2009, nous avons réduit de 33% depuis l'an dernier le nombre d'avis sur papier envoyés aux marins et nous avons complété un rapport pour évaluer l'expérience de la GCC relative à la sous-traitance d'aides à la navigation. Dans le cadre de l'exercice d'examen des systèmes d'aides à la navigation, le personnel affecté au programme continuera de s'assurer de donner suite aux besoins des marins, et ce, en tenant compte des nouvelles technologies et des méthodes de navigation actuelles. En même temps, les membres du personnel continueront de chercher les meilleures options de mise en œuvre.

Réalisations en 2008-2009

Les aides à la navigation au 21e siècle

- Ont complété la modernisation des cinq directives additionnelles touchant les aides à la navigation.
- Ont élaboré des normes nationales d'entretien pour la réparation d'aides fixes et flottantes.

La navigation électronique

- A mis sur pied un engagement avec l'industrie de la navigation sur la vision, la stratégie et les prochaines étapes de la GCC en ce qui concerne la navigation électronique.

Sur le plan de la technique et de l'équipement, l'introduction de bouées de plastique et de lanternes munies de diodes électroluminescentes (DEL) est achevée. Les bouées éclairées quatre saisons essayées sur le Saint-Laurent dans la région du Québec semblent toujours prometteuses. Cette technologie quatre saisons fera encore l'objet d'enquêtes et, une fois l'étude complétée, elle sera diffusée dans toutes les régions à des fins de mise en œuvre, aux endroits où la logique s'y prête et où cette technologie répond aux besoins des marins.

La mise en œuvre de la gestion du cycle de vie, des devis et des normes à l'échelle nationale a connu des progrès considérables au sein de la communauté des services techniques. L'étude de nouvelles technologies en appui à notre service des aides à la navigation est maintenant devenue une pratique standard.

En 2009-2010, un rapport de conclusion de projet sera achevé afin de souligner les réussites du projet AToN21 en plus d'aborder certains défis rencontrés. Plusieurs des initiatives de projet en sont maintenant au stade des opérations quotidiennes du programme des aides à la navigation et ont pavé la voie à l'amélioration continue des programmes dans ce domaine. Certaines initiatives ne peuvent être complétées comme il était prévu au départ (par exemple l'ajustement du Loran-C) en raison des événements survenus à l'extérieur de la GCC. Il faudra donc réexaminer la situation. Enfin, certaines des initiatives, comme la navigation électronique, ont mûri au point où elles doivent maintenant faire l'objet d'efforts spécialisés hors du contexte du projet AToN21.

Engagement		Responsable
2009-2010		
Compléter la modernisation des trois directives supplémentaires touchant les aides à la navigation.	VG	DG, SM
Produire un rapport de conclusion du projet AToN21.	VG	DG, SM
2010-2011		
Compléter la modernisation des six dernières directives sur les aides à la navigation.	VG	DG, SM

Navigation électronique

En 2008-2009, nous avons entrepris des travaux en réponse aux demandes accrues de services de navigation électronique. La navigation électronique n'est pas un nouveau type d'équipement, mais plutôt un « concept » impliquant un vaste éventail de systèmes et de services de navigation. Les progrès technologiques, combinés à la réussite des projets-pilotes, démontrent clairement le potentiel et le besoin d'un tel service.

La mise en œuvre de la navigation électronique de façon coordonnée et organisée au Canada pourrait venir rehausser considérablement la sécurité, en plus d'avoir des effets positifs sur l'économie et d'accroître la protection de l'environnement. Si les progrès technologiques actuels

se déroulent sans une coordination adéquate, on risque que les systèmes de navigation marine de l'avenir souffrent d'un manque d'uniformisation (à terre et à bord des navires), d'une incompatibilité entre les navires et d'un degré de complexité inutile.

En quoi consiste la navigation électronique?

L'Organisation maritime internationale définit la navigation électronique comme suit :

« La navigation électronique consiste dans la collecte, l'intégration, l'échange et la présentation harmonisés des renseignements maritimes à bord des navires et à terre en faisant appel à des moyens électroniques pour rehausser la navigation d'une aire de mouillage à l'autre, ainsi que les services connexes, pour assurer la sécurité et la protection en mer, ainsi que pour protéger l'environnement marin. »

En tant qu'organisme responsable de la prestation des services maritimes, nous occupons une position enviable afin de jouer un rôle de chef de file pour le Canada. La réussite de la navigation électronique reposera essentiellement sur la capacité de répondre aux demandes des clients, de moderniser nos services et d'adapter nos activités à la nouvelle réalité que représentent les marins mieux informés.

La GCC a complété l'ébauche d'une vision et d'une stratégie de navigation électronique basée sur notre participation au comité de navigation électronique de l'Association internationale des aides maritimes à la navigation et de la signalisation maritime (AISM), sur la stratégie de mise en œuvre de la navigation électronique de l'Organisation maritime internationale (OMI), ainsi que sur un atelier national qui s'est déroulé en juin 2008 et auquel ont participé des experts internationaux, toutes les régions, le Collège de la GCC, Transports Canada et le Service hydrographique du Canada (SHC). Ce document consacré à la vision et à la stratégie a été présenté aux clients et aux intervenants lors de la réunion nationale du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) en novembre 2008 et a fait l'objet de discussions lors d'un atelier consacré à la navigation électronique organisé par la Fédération maritime du Canada en février 2009.

En 2009-2010, nous entendons collaborer avec nos partenaires afin de définir les besoins des marins et, partant des leçons apprises, nous consoliderons notre état de préparation opérationnelle. La GCC sera ainsi en mesure de paver la voie à l'ajustement de ses opérations afin de répondre de façon automatique aux besoins en information dans le domaine de la navigation électronique. D'ici là, nous continuerons de travailler sur le projet pilote déjà en cours au Québec (voir les initiatives de R et D à l'annexe B) et sur la mise en œuvre du système d'identification automatique (SIA) (voir la page 49).

Engagement		Responsable
2009-2010		
Définir les besoins des marins face à la navigation électronique.	VG	DG, SM
Entreprendre d'élaborer une stratégie de mise en œuvre.		DG, SM
2010-2011		
Finaliser la stratégie de mise en œuvre.	VG	DG, SM

Mise à jour des systèmes d'information sur le trafic maritime

La Garde côtière exploite présentement deux systèmes opérationnels distincts au Canada pour gérer le trafic maritime. Ces deux systèmes sont le système de soutien aux opérateurs de trafic maritime (SSOTM) sur la côte ouest et le système d'information intégrée sur la navigation maritime (SIINM) pour le reste du Canada. En 2010-2011, il y aura mise à jour du SIINM pour qu'il assure l'interface indispensable avec le SIA, en plus d'intégrer les fonctionnalités opérationnelles essentielles à la réglementation du trafic maritime sur la côte ouest. Cette mesure permettra de retirer le SSOTM du service en 2010-2011, de sorte que la GCC possédera un système unique à la grandeur du pays en matière de gestion du trafic maritime.

Engagement	Responsable
2009-2010	
Procéder à la mise en service du système d'information sur la gestion du trafic maritime (SIGTM) et du système d'information sur la navigation maritime (SINM) sur la plate-forme Windows XP, incluant les fonctionnalités du SIA pour les Centres de SCTM sur la côte est.	DG, STI
Assurer une interface entre les SIGTM-SINM et le système d'identification et de suivi à longue portée.	DG, STI
Installer la plate-forme de formation technique du SIGTM-SINM au Collège de la GCC (afin de former le personnel de soutien technique de STI).	DG, STI
Mettre à niveau le SIGTM-SINM afin d'inclure l'interface de SIA et les fonctionnalités nécessaires pour la réglementation du trafic maritime sur la côte ouest.	DG, STI
2010-2011	
Compléter la formation opérationnelle sur la mise à jour du SIGTM-SINM sur la côte ouest.	DG, STI/ DG, SM
Procéder à la mise en service du SIGTM-SINM sur la côte ouest, retirer du service le système de soutien aux opérateurs dans le domaine du trafic maritime et se défaire du vieil équipement.	DG, STI DG, SM

Stratégie de recherche et développement

Le programme de recherche et développement (R et D) de la Garde côtière canadienne a été conçu pour assurer, dans le domaine de l'innovation, des investissements qui permettront à la GCC de réaliser son mandat de façon plus efficace. La Garde côtière a toujours investi dans la recherche et le développement.

La GCC fait souvent appel aux ressources et à l'expertise des autres organismes fédéraux, comme le Centre de développement des transports (CDT) et le Conseil national de recherche (CNR), sans compter qu'elle peut également faire appel au financement coopératif du Fonds des nouvelles initiatives de recherche et sauvetage (FNI), du Programme d'énergie, recherche et développement (PÉRD) et d'autres fonds spéciaux. (Pour plus de détails au sujet des projets de R et D en cours à la GCC, veuillez consulter l'annexe B).

En 2009-2010, la Garde côtière s'attardera principalement à élaborer une stratégie intégrée de R et D axée sur l'innovation. Cette stratégie viendra s'ajouter à notre nouvel énoncé de mission et contribuera à transformer la GCC d'une mini-organisation traditionaliste/réactionnaire de R et D en une organisation dont la culture, la gestion et les méthodes ont pour but de favoriser l'innovation et la création de nouvelles connaissances. Il est prévu que la stratégie de R et D jettera les bases d'un cadre amélioré pour la recherche et l'innovation, ainsi que pour adapter les politiques particulières et les instruments de soutien à la nature changeante des innovations.

Engagement	Respon-sable
2009-2010	
Commencer l'élaboration d'une stratégie de recherche et développement pour la GCC.	DG, SM

Priorité 5 : Renforcement de la gestion

Dans son rapport de 2007, la vérificatrice générale (VG) a critiqué les divers aspects des pratiques de gestion de la GCC. Elle a souligné, entre autres, que la GCC ne fonctionnait pas comme une institution nationale, mais plutôt comme s'il s'agissait de « cinq gardes côtières ». Les constatations de la VG et de l'examen du budget de services votés interne de la GCC ont révélé que nos pratiques manquaient d'uniformité à la grandeur du pays en ce qui concerne plusieurs aspects de nos activités. Les efforts que déploie la GCC pour consolider la gestion permettront de rehausser notre leadership à l'échelle nationale, ainsi que l'uniformité, l'efficacité et l'efficience de nos opérations, en plus de contribuer à faire en sorte que la GCC soit véritablement une institution nationale.

Examen de l'entretien des navires

Le projet d'Examen de la gestion de l'entretien des navires (EGEN) a été établi comme activité principale en réponse aux conclusions du rapport de février 2007 de la vérificatrice générale.

Réalisations en 2008-2009

Examen de la gestion de l'entretien des navires

- Définition des exigences en ce qui concerne les compléments minimaux pour les navires lors des périodes d'entretien et élaboration d'une analyse de rentabilisation du personnel en hausse dans le domaine du génie afin de répondre aux besoins croissants en matière d'entretien de certains navires.
- Clarification des rôles dans la directive de la GCC en matière d'autorisation et de responsabilisation concernant la gestion de l'entretien des navires.
- Création d'une banque accessible de politiques et de procédures publiques publiées sur l'intranet de la GCC.

En 2008-2009, la Garde côtière a élaboré un plan d'action et entrepris de résoudre les préoccupations exprimées dans son rapport de l'EGEN. Certains progrès ont été réalisés à l'égard de la clarification et de la documentation des rôles, des responsabilités et de l'imputabilité en matière d'entretien et de gestion des navires, ainsi que des efforts visant à rendre les politiques et les procédures d'entretien actuelles plus accessibles au personnel de la GCC.

En 2009-2010, la GCC s'efforcera d'accroître le nombre d'ingénieurs maritimes à terre et à bord des navires et procédera à la mise sur pied d'un centre d'expertise (CE) sur l'entretien des navires, en plus d'offrir d'autres mesures de soutien à la gestion de l'entretien des navires. De plus, la GCC entreprendra l'élaboration et la mise en œuvre d'un cadre de gestion du programme d'entretien des navires comprenant le modèle de gouvernance de la politique de gestion de l'entretien des navires, un lexique et un manuel de procédures.

Engagement		Respon-sable
2009-2010		
Mettre en œuvre la gouvernance de la politique de gestion de l'entretien des navires à la GCC (Directive de la GCC sur la responsabilisation, les autorisations, les rôles et les responsabilités en matière de GEN).	VG	DG, STI
Finaliser l'évaluation de l'état de tous les navires de la GCC et élaborer un programme d'étude continue portant sur l'état des navires.	VG	DG, STI
Entreprendre la création d'un centre d'expertise pour la gestion de l'entretien des navires et se préparer à ajouter 69 postes en trois ans afin d'appuyer directement les régions et les navires de la GCC.		DG, STI
2010-2011		
Rendre le centre d'expertise entièrement fonctionnel pour la gestion de l'entretien des navires.		DG, STI

Pratiques uniformes de gestion des activités

Système d'information sur la gestion des salaires

Réalisation en 2008-2009:

Système d'information sur la gestion des salaires

- Définition d'un ensemble de pratiques exemplaires dans le cadre du Système d'information sur la gestion des salaires et élaboré un manuel de procédures pour faire en sorte qu'elles fassent l'objet d'une application uniforme. Début de la formation du personnel concerné en vue de la mise en oeuvre véritable en 2009-2010.

Notre examen du budget de services votés de 2006 a permis d'établir le besoin d'élaborer des pratiques communes de saisie des données pour notre Système d'information sur la gestion des salaires (SIGS). La mise en œuvre entière des procédures communes du SIGS se déroulera en 2009-2010.

Engagement		Respon-sable
2009-2010		
Mise en pratique de procédures communes touchant le Système d'information sur la gestion des salaires.	VG, Budget de services votes	DG et Commissaire adjoint

Examen de la relation de travail avec Ressources humaines et Services intégrés de MPO

Dans le cadre de l'examen du budget de services votés, il nous a également été recommandé d'évaluer nos relations

avec Ressources humaines et Services intégrés (RHSI)[1] au MPO pour nous assurer d'offrir des niveaux uniformes de soutien à la GCC dans les régions. En 2007-2008, nous avons travaillé en étroite collaboration avec RHSI dans le but de définir les niveaux de service offerts à l'organisme dans chaque région de la GCC, ainsi que les pratiques exemplaires à cet égard. En 2008-2009, nous avons dressé une liste générale des recommandations afin d'améliorer la relation de travail et la prestation des services entre la GCC et RHSI. Nous avons également élaboré un nouvel accord de niveau de services (ANS) dans lequel sont décrits les services offerts à la GCC, ainsi que les mesures de rendement. Ce document pluriannuel évoluera au fur et à mesure que RHSI procédera à la normalisation de son organisation et des niveaux de service à l'échelle nationale. En 2009-2010, nous consacrerons également nos efforts à favoriser une utilisation uniforme des pratiques opérationnelles dans les principaux secteurs dentifiés lors de l'examen de la relation de travail entre la GCC et RHSI. Cela comprend les pratiques concernant le devoir d'accommodement et les protocoles de retour au travail, ainsi que les pratiques dans les domaines, comme l'entreposage et l'entretien des biens immobiliers de la GCC (catégorie II) lorsque RHSI joue un rôle de gardien.

Engagement		Responsable
2009-2010		
Mettre en œuvre un nouvel accord de niveau de services tout en continuant d'améliorer l'entente en consultation avec Ressources humaines et Services intégrés.	Budget de services votés	Commissaire adjoint, Terre-Neuve et Labrador (TNL) et RHSI
Élaborer des pratiques nationales communes en ce qui concerne le devoir d'accommodement et les protocoles de retour au travail.		CA, TNL RHSI
Examiner les exigences et les arrangements actuels en matière d'entreposage dans les régions et élaborer un modèle de prestation des services harmonisé avec l'entente sur les niveaux de service de la GCC/RHSI.		Commissaire adjoint, Centre et Arctique (CA, CetA) RHSI
Réaliser un examen à l'échelle nationale des questions touchant l'entretien des biens immobiliers de la catégorie II et proposer des options en vue de répondre aux besoins en immobilisations à long terme de la Direction générale des biens immobiliers et de Sécurité et Protection.		CA, Maritimes RHSI
2010 – 2011		
Surveiller et rendre des comptes au sujet de la nouvelle entente sur les niveaux de service.		DG, SGIA
Mettre en œuvre des pratiques communes touchant le devoir d'accommodement et les protocoles de retour au travail.		CA, TNL RHSI

1 Les Ressources humaines et les Services intégrés au MPO (auparavant désignés par l'acronyme RHSI) ont été restructurés en trois organisations distinctes relevant du sous-ministre, soit les ressources humaines, l'agent principal des finances et le sous-ministre adjoint du ministre des Infrastructures et de la Gestion de l'information.

Prime de disponibilité

Les employés faisant partie des groupes désignés, principalement dans les catégories opérationnelles et techniques, doivent demeurer disponibles lorsqu'ils ne sont pas en devoir afin de pouvoir retourner à leur poste dès que possible sur appel. Par exemple, le versement d'une prime de disponibilité est prévu dans les conventions collectives de ces employés, mais l'application de ces dispositions varie d'une région à l'autre, tout comme la capacité d'intervention en service. Un examen sera entrepris afin de déterminer la façon dont la prime de disponibilité est administrée dans chaque région et des options seront déterminées dans le but d'uniformiser l'application de cette pratique.

Engagement	Responsable
2009-2010	
Procéder à un examen des politiques régionales relatives à la prime de disponibilité actuellement en vigueur dans toutes les directions générales et élaborer une stratégie afin d'assurer une utilisation uniforme de toutes les fonctions et dans toutes les régions.	CA, C et A

Protocoles de communication

Le besoin d'améliorer les processus et les protocoles de communication est manifeste à la grandeur de la GCC afin de procurer à la haute direction l'information nécessaire pour favoriser des décisions rapides et informées en ce qui concerne les situations d'urgence. Un groupe de travail sera formé afin d'examiner les processus actuellement en place dans les régions et à l'administration centrale de la GCC, ainsi qu'avec les partenaires interministériels dans le domaine de la capacité d'intervention en cas d'urgence afin de présenter des recommandations d'amélioration.

Engagement		Responsable
2009-2010		
Examiner les protocoles de communication concernant les situations d'urgence et présenter ensuite des recommandations d'amélioration.	Budget de services votés	CA, Québec

Cadre de mesure du rendement de la GCC

En 2008-2009, la Garde côtière canadienne lançait un questionnaire sur le Web dans le but d'offrir aux intervenants l'occasion de commenter son cadre de mesure du rendement (CMR). L'objectif de cette consultation consiste à nous aider à déterminer les mesures de rendement qui seraient pertinentes et utiles pour nos clients et nos intervenants.

Engagement		Responsable
2009-2010		
Analyser les commentaires recueillis à partir du questionnaire sur le Web portant sur les mesures de rendement de la GCC.	VG	Les DG

Cadre de programme stratégique pour les programmes de services maritimes de la GCC

Pour accroître l'efficacité et l'efficience des programmes des Services maritimes, nous avons élaboré un cadre de programme stratégique axé sur les principes généralement acceptés de gestion des programmes fédéraux, tels qu'ils sont présentées dans le Cadre de responsabilisation de gestion (CRG) du gouvernement du Canada (voir l'annexe D). Ce cadre constitue notre point de mire lorsqu'il s'agit de structurer et d'examiner de façon systématique et continue nos programmes de services maritimes d'un point de vue stratégique.

En 2008-2009, nous avons entrepris de procéder à un examen systématique des programmes de la GGC à partir du cadre. Pendant que chaque programme fait l'objet d'un examen, nous procédons à l'élaboration de plans d'action adaptés pour nous assurer d'améliorer la gestion des programmes et de concentrer nos efforts dans les domaines prioritaires. Cet examen systématique sera complété pour tous les programmes des Services maritimes en 2009-2010. Nous impliquerons également nos partenaires principaux des programmes afin de réaffirmer notre interprétation commune de nos capacités, rôles, responsabilités, imputabilités et besoins respectifs afin d'atteindre les objectifs du gouvernement du Canada. Enfin, nous examinerons les systèmes de mesure du rendement pour les Services maritimes et nous tenterons de les améliorer.

À compter de 2009-2010, alors que nous connaîtrons les résultats de l'examen systématique de nos programmes, nous analyserons les opérations dans le cadre des programmes des Services maritimes, région par région, pour nous pencher sur les procédures et les services et nous assurer de leur mise en œuvre uniforme à la grandeur du pays.

Engagement	Responsable
2009-2010	
Compléter un examen systématique de tous les programmes des Services maritimes à partir du Cadre des programmes stratégiques et élaborer un plan pour chacun des programmes.	DG, SM
Impliquer les principaux partenaires des Services maritimes dans la clarification des besoins, des capacités, des rôles, des responsabilités et des imputabilités.	DG, SM
2010-2011	
Analyser les opérations des programmes des Services maritimes, une région à la fois, et s'assurer d'offrir les services de façon uniforme à l'échelle nationale.	DG, SM

Identité accrue de la Garde côtière canadienne

La Garde côtière canadienne est toujours en quête d'occasions de renforcer son identité et de souligner les traditions, les valeurs et la culture qui suscitent la fierté de cet organisme en tant qu'institution nationale.

Dans un tel contexte, l'année 2012 marquera le 50e anniversaire de la Garde côtière. Pour souligner cette étape importante, l'organisme élaborera en 2010-2011 une stratégie de communications détaillée afin d'assurer la participation la plus généralisée possible à notre jubilé d'argent à l'échelle nationale. Les espoirs sont également élevés à l'effet qu'une proposition présentée il y a plus d'un an à la Monnaie royale canadienne de frapper une pièce commémorant le 50e anniversaire de la Garde côtière en 2012 porte fruit.

Engagement	Responsable
2010-2011	
Élaborer une stratégie de communications et les produits nécessaires pour souligner le 50e anniversaire de la Garde côtière en 2012.	DG, SGIA

La Garde côtière canadienne a également déployé certains efforts afin d'accroître sa visibilité et son identité grâce à une présence nationale accrue sur le Web. En 2008-2009, la GCC a poursuivi sa transition pour implanter sa présence à l'échelle nationale sur le Web en se conformant aux normes visant à uniformiser la présentation des sites Web et en procédant ensuite à la mise en œuvre d'une architecture de haut niveau pour organiser les sites fonctionnels et régionaux. De plus, nous avons élaboré un modèle de gouvernance, des processus de publication et un plan de durabilité afin d'assurer une présence viable et durable de la GCC sur le Web.

En 2009-2010, nous procéderons à la mise en œuvre du modèle de gouvernance, des processus de publication et du plan de durabilité pour le Web. La poursuite de la transition vers un site Web national comprendra également la conversion des pages dynamiques aux normes sur la Normalisation des sites Internet (NSI 2.0), le cas échéant.

Engagement	Responsable
2009-2010	
Mettre en œuvre le modèle de gouvernance du Web et du processus de publication, ce qui représentera un premier pas dans le but d'assurer une présence durable de la GCC sur le Web.	DG, SGIA

L'uniforme de la Garde côtière représente un symbole important de notre identité. En 2007-2008, nous avons élaboré des directives pour nous assurer du port convenable et cohérent de cet uniforme. En 2008-2009, nous avons collaboré avec nos employés et les agents de négociation afin de sensibiliser les gens et de favoriser une interprétation commune de ces directives. En 2009-2010, nous mènerons des consultations auprès du personnel en ce qui concerne les prochaines étapes.

Engagement	Responsable
2009-2010	
Procéder à un examen de l'imposition de l'uniforme de la GCC aux groupes des Services de communications et de trafic maritimes et du programme d'intervention environnementale. Porter les constatations et les recommandations à l'attention de la haute direction en vue d'une décision.	CA, TNL

Citation du commissaire attribuée à Keith Cuddihy

Keith Cuddihy a consacré au-delà de 25 ans à la Garde côtière canadienne avec distinction, et il incarne les valeurs la Garde côtière et représente les caractéristiques d'un fonctionnaire du calibre le plus élevé. En tant que chef de file et membre inébranlable et de confiance de notre organisation, Keith a contribué à diffuser la mémoire organisationnelle malgré le passage de nombreux commissaires et plusieurs changements dans l'institution. Il s'est toujours démarqué par sa capacité étonnante d'entretenir des relations positives et de communiquer de façon efficace avec tous ceux qui l'entourent.

Keith s'est mérité le respect de ses supérieurs et de ses collègues en restant toujours objectif, honnête et minutieux, en dispensant des conseils et des directives tout en tenant compte de l'ensemble de la situation, ainsi qu'en reconnaissant les problèmes avant qu'ils ne surviennent, en utilisant son bon sens et à sa perception.

Il n'est pas surprenant qu'au moment où il annonça sa retraite en 2008, les collègues à tous les niveaux de l'organisme ont souligné la perte énorme que son départ allait signifier pour l'organisation.

Priorité 6 : Gestion efficace de notre main-d'œuvre et du lieu de travail

La priorité 6 constitue un sommaire exécutif du *Plan stratégique des ressources humaines de la Garde côtière canadienne de 2009-2012* (http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/CCG/e0005589). Ce plan nous aidera à améliorer les services que nous offrons au Canada et aux Canadiens en intégrant davantage notre gestion des ressources humaines à notre planification des activités. Ce plan nous aidera à faire face à des niveaux sans précédent de départs à la retraite, à des marchés du travail serrés, ainsi qu'à des restrictions sur le plan fiscal tout en nous assurant de disposer de la main-d'œuvre nécessaire afin de répondre à nos besoins en constante évolution.

La GCC compte sur une main-d'œuvre diversifiée, professionnelle et éduquée dans le but d'offrir des programmes et des services maritimes importants et d'assurer des voies navigables sécuritaires et accessibles à tous les Canadiens.

Réalisations en 2008-2009 :

Attirer et maintenir en poste une main-d'oeuvre compétente

- Lancement d'un Programme de perfectionnement des ressources humaines de la flotte assorti d'initiatives visant à favoriser le perfectionnement professionnel et le transfert des connaissances.

Améliorer la diversité de notre main-d'oeuvre

- Mise sur pied d'un Réseau des femmes opérationnelles représentant les officiers et les membres d'équipage féminins à bord des navires.

Priorisation de la formation, de l'apprentissage et du perfectionnement professionnel

- Consultation des gestionnaires, des employés et des agents de négociation et création d'un Cadre d'apprentissage et de perfectionnement, d'une vision et d'un plan d'action proposé.
- Élaboration de plans d'apprentissage pour 87 % de nos employés.

Amélioration de l'uniformité de la gestion des ressources humaines à l'échelle nationale

- Finalisation de la structure d'organisation normalisée.
- Lancement officiel du système d'examen du rendement de la GCC.

La GCC compte une main-d'œuvre totale de 4 459 employés répartis dans cinq régions, au Collège de la GCC et dans la Région de la capitale nationale.

Distribution par groupe professionnel

Notre main-d'œuvre se compose d'employés administratifs, professionnels et opérationnels. Au-delà de 65 % des employés de la GCC appuient les programmes et services dispensés 24 heures par jour, sept jours par semaine. Cela comprend les équipages des navires et les officiers de navire, qui travaillent en mer, ainsi que les officiers des Services de communications et de trafic maritimes.

L'évolution démographique constituera la principale influence que subira notre main-d'œuvre au cours des trois prochaines années, alors que de plus en plus d'employés d'expérience deviendront admissibles à la retraite. Nous abordons d'ailleurs ces défis dans le Plan stratégique des ressources humaines de 2008-2011 de la Garde côtière canadienne en élaborant un cadre pour les activités de recrutement, de planification de la relève et d'apprentissage. Cette année, comme ce fut le cas de notre premier Plan stratégique de ressources humaines, nous nous efforcerons principalement d'attirer et de maintenir en poste une main-d'œuvre spécialisée, d'améliorer la diversité de notre main-d'œuvre, en priorisant la formation, l'apprentissage et le perfectionnement professionnel, en plus de rendre la gestion des ressources humaines plus uniforme à l'échelle nationale.

Tableau 1:
Distribution par groupe professionnel

Groupe professionnel	Nombre	Pourcentage de la main-d'oeuvre totale
Équipages de navires (SC)	1385	31,1
Officiers de navire (SO)	910	20,4
Officiers des Services de communications et de trafic maritimes (RO)	368	8,3
Électronique (EL)	256	5,7
Génie et arpentage (EN)	75	1,7
Technologues en génie (EG)	47	1,1
Commis aux écritures et règlements (CR)	225	5,0
Techniciens divers (GT)	328	7,4
Manœuvres et hommes de métier (GL)	295	6,6
Services administratifs (AS)	247	5,5
Direction (EX)	48	1,1
Gardiens de phare (LI)	108	2,4
Étudiants	14	0,3
Autres	153	3,4
Total	**4459**	**100,00**

Agents de négociation

Notre main-d'œuvre est représentée par sept agents de négociation, soit l'Agence de la fonction publique du Canada (AFPC); la Guilde de la marine marchande du Canada (GMMC); les Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA, local 2182); la Fraternité internationale des ouvriers en électricité (FIOE); l'Institut professionnel de la fonction publique du Canada (IPFPC); l'Association

canadienne des employés professionnels (ACEP); ainsi que l'Association canadienne des agents financiers (ACAF). Près de 78 % de la GCC est représentée par l'AFPC ou la GMMC.

Recrutement et diversité

Dans le *Plan stratégique des ressources humaines de la GCC de 2009-2012*, les groupes professionnels les plus à risque sont nommés dans le Tableau 1: Distribution par groupe professionnel. Nous identifions également les aspects où nous devrons déployer le plus d'efforts sur le plan du recrutement. Pour jouer un rôle de chef de file dans le cadre des efforts de rayonnement et de recrutement, ainsi que pour assurer une planification efficace de la relève, la Garde côtière procédera à la mise sur pied d'une Direction nationale sur le renouvellement de la main-d'œuvre.

En tout, 28,1% - soit 1 255 employés de la GCC – ont dit faire partie d'un groupe d'équité en matière d'emploi. Depuis 2004, nous avons assisté à des variations au niveau de la représentation de tous les groupes d'équité en matière d'emploi et nous avons d'ailleurs comblé l'écart d'environ 13 %, à l'exception du groupe des minorités visibles où celui-ci s'est accru d'environ 6 %. Nous continuerons de concentrer nos efforts à la réduction des écarts au cours des quelques prochaines années.

Le recrutement ciblé constituera également une excellente occasion d'inclure des mesures précises dans le but d'améliorer la diversité au sein de la Garde côtière. Alors que nous avons réalisé des progrès au cours des quelques dernières années, nous devrons accorder davantage d'attention dans le but d'améliorer la représentation globale des femmes et des minorités visibles. L'amélioration de la diversité restera un engagement des ententes de rendement de tous les DG et CA, qui devront présenter des preuves concrètes de leurs efforts en matière de recrutement de membres des groupes désignés.

Engagement	Responsable
2009-2010	
Assurer une implication véritable du Réseau des femmes opérationnelles.	DG, Flotte
Établir un système de bulletins biannuel afin de suivre les progrès réalisés dans le cadre du Plan d'action de gestion de l'équité en matière d'emploi de 2008-2011.	DG, SGIA

Formation et apprentissage

L'an dernier, la Garde côtière canadienne a élaboré un Cadre d'apprentissage et de perfectionnement ayant pour but d'améliorer l'uniformité à l'échelle nationale dans les domaines de la planification, de la gestion et de la mise en œuvre de la formation. Nous avons tenu des consultations avec les gestionnaires, les employés et les agents de négociation au sujet du nouveau cadre, qui contribuera à entretenir une main-d'œuvre spécialisée et professionnelle, capable de mettre en œuvre des programmes et des services conformes aux normes les plus élevées qui soient. Au tout début de l'exercice 2009-2010, nous distribuerons le cadre à la grandeur de la Garde côtière, en plus de procéder à la mise sur pied de budgets clairs et transparents en matière d'apprentissage et de perfectionnement. Les investissements dans les ressources humaines (comme le perfectionnement des employés, l'avancement professionnel et le perfectionnement des compétences) bénéficieront des ressources les plus considérables possibles à partir des budgets disponibles.

De plus, l'examen des dépenses en formation et en perfectionnement des cinq dernières années que réalisera prochainement la Garde côtière nous permettra de mieux comprendre les coûts des divers éléments (droits de scolarité, frais, déboursés, déplacements et matériel). Cet examen nous permettra également de déterminer le temps et les coûts consacrés au perfectionnement, ainsi qu'à la formation en gestion et au niveau linguistique.

Les plans d'apprentissage individuels entrent dans le cadre du système d'examen annuel du rendement, aidant ainsi les employés à déterminer les besoins en formation, les occasions de perfectionnement et leurs aspirations professionnelles. En 2008-2009, nous avons élaboré des plans d'apprentissage pour 87 % des employés de la GCC, ce qui représente une amélioration considérable par rapport aux années précédentes.

Dans un effort visant à créer une main-d'œuvre plus habilitante et davantage axée sur le citoyen, la GCC adoptera en 2009-2010 des mesures proactives dans le but d'améliorer la connaissance des langues officielles en priorisant la prestation des services à la population, la langue de travail, l'apprentissage et le perfectionnement.

De plus, nous continuerons d'offrir dans cinq régions le Programme pilote de perfectionnement en leadership à l'échelle nationale, programme lancé en 2007, et cela jusqu'en 2010. À ce jour, ce programme a permis aux candidats d'améliorer leurs compétences, d'établir un réseau et d'assister aux réunions de la haute direction.

Nous procédons enfin actuellement à la mise en place ou à l'amélioration de divers programmes de perfectionnement ou de formation.

Engagement	Responsable
2009-2010	
Poursuivre la deuxième phase du Programme pilote de perfectionnement en leadership à l'échelle nationale.	CA, TNL
Adopter la version finale du Cadre d'apprentissage et de perfectionnement.	CA, Pacifique
Examiner les dépenses en formation et en perfectionnement au cours des deux dernières années.	CA, Pacifique
Rehausser la capacité de formation linguistique du Collège de la GCC en ce qui a trait aux langues officielles.	Directeur exécutif, Collège de la Garde côtière canadienne (DE,CGCC)
Continuer de s'efforcer de faire en sorte que tous les employés de la GCC disposent d'un plan d'apprentissage.	Tous les gestionnaires de la GCC
Établir des budgets d'apprentissage et de perfectionnement clairs et transparents.	DG et CA
Élaborer un plan d'action en ce qui concerne les observations du Commissariat aux langues officielles suivant l'examen de la capacité en langue seconde dans la région des Maritimes.	CA, Maritimes
2010-2011	
Évaluer le Programme pilote de perfectionnement en leadership à l'échelle nationale et d'établir les prochaines étapes.	CA, TNL

Améliorer l'uniformité à l'échelle nationale en ce qui concerne la gestion des ressources humaines

La Garde côtière a réalisé des progrès considérables par rapport à deux initiatives essentielles qui ont pour but de rendre la gestion des ressources humaines plus uniforme à l'échelle nationale, soit la mise sur pied d'une organisation normalisée et l'adoption d'un système d'examen du rendement.

L'organisation normalisée est essentielle pour que la Garde côtière réalise ses activités de façon uniforme d'une région à l'autre. Cela comprend l'uniformité en ce qui touche la prestation des services, la distribution des ressources disponibles et les mesures visant à faire en sorte que les employés qui réalisent un même travail, d'une région à l'autre, présentent une classification et une rémunération identiques. Le lancement de l'organisation normalisée aura lieu en 2009-2010 et la transition s'étendra sur une période de trois ans.

Notre système d'examen du rendement (SER), qui vise à améliorer le rendement des individus dans le cadre d'un dialogue fréquent, a fait l'objet d'un lancement officiel en avril 2008. Le SER présente un processus réalisable, durable et flexible qui permet aux employés de bénéficier d'un examen du rendement. Au cours de la dernière année, le personnel navigant a adapté le système et procédé à la mise en œuvre d'une version répondant à leurs besoins particuliers. Lors du cycle d'examen de rendement de 2008-2009, les résultats ont révélé que 92 % des employés avaient identifié des objectifs de travail. La direction de la GCC continuera d'encourager les discussions consacrées au rendement et de surveiller le SER.

En 2009-2010, la Garde côtière évaluera les résultats du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux (SAFF) de 2008 et remettra ses constatations à tous les employés et agents de négociation.

Engagement		Respon-sable
2009-2010		
Lancer et entreprendre la transition vers l'organisation normalisée, ce qui consiste, entre autres, à finaliser l'élaboration de modèles nationaux de description de travail pour les postes techniques et navigants.	VG, Budget de services votés, SAFF	DG et CA
Évaluer les résultats du SAFF de 2008 et diffuser les constatations aux employés et aux agents de négociation.		DG, SGIA
2010-2011		
Poursuivre la transition vers l'organisation normalisée.	VG, Budget de services votés, SAFF	DG et CA
2011-2012		
Compléter la transition vers l'organisation normalisée	VG, Budget de services votés, SAFF	DG et CA

(4) CE QUE NOUS FAISONS À TOUS LES JOURS

Cette section porte sur les activités quotidiennes reliées aux programmes et aux services offerts aux Canadiens par la Garde côtière. Les aspects pour lesquels un important investissement est en cours y sont mis en évidence et ainsi que les principales initiatives visant à améliorer la mise en œuvre des programmes et des services.

Aperçu des ressources financières et humaines

Le tableau 2 présente les estimés des dépenses prévues pour les salaires, les autres coûts d'exploitation et d'entretien, ainsi que les immobilisations majeures nécessaires pour fournir les services de la GCC aux Canadiens en 2000-2010. Ces coûts sont fournis pour les 10 sous-activités de notre architecture d'activités de programme (AAP).

Tableau 2 : Dépenses prévues de la GCC par sous-activité de l'AAP, 2009-2010 (en milliers de dollars)

Sous-activité de l'AAP	Salaires	Autres coûts d'exploitation et d'entretien (E et E)*	Total des coûts d'exploitation	Immobilisations majeures	Subventions et contributions	Total des dépenses prévues**
Aides à la navigation	11 924,2	10 163,0	**22 087,2**	-	-	**22 087,2**
Services de gestion des voies navigables	2 911,6	7 133,9	**10 045,5**	-	-	**10 045,5**
Services de communications et de trafic maritimes	32 495,7	7 904,9	**40 400,6**	-	-	**40 400,6**
Services de déglaçage	961,1	19 066,9	**20 028,0**	-	-	**20 028,0**
Services de recherche et sauvetage	10 892,2	16 986,3	**27 878,5**	-	4 888,0	**32 766,5**
Services d'intervention environnementale	6 181,0	4 495,7	**10 676,7**	-	150,0	**10 826,7**
Sûreté maritime	3 893,4	5 464,4	**9 357,7**	-	-	**9 357,7**
Collège de la GCC	6 305,7	7 831,8	**14 137,6**	-	-	**14 137,6**
État de préparation opérationnelle de la flotte	166 044,8	62 219,2	**228 263,9**	200 069,7	-	**428 333,6**
Services de gestion du cycle de vie des biens	59 172,8	27 705,5	**86 878,3**	56 336,3	-	**143 214,6**
Total	**300 782,5**	**168 971,6**	**469 754,1**	256 406,0	5 038,0	**731 198,1**

* *Les coûts d'E et E comprennent le carburant pour la Gestion des pêches et de l'aquaculture du MPO (GPA), les Sciences et l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest (OPANO)*

** *À l'exception des recettes nettes en vertu d'un crédit (RNC)*

Le tableau 3 présente les estimations des coûts de mise en œuvre des programmes et des services de la GCC, mais avec les coûts d'exploitation de l'état de préparation opérationnelle de la flotte et de gestion du cycle de vie des biens alloués aux sous-activités de l'AAP qui entrent dans le cadre de ces activités. Ce tableau nous montre également le coût de la prestation des services aux clients externes de la GCC, tels que les Sciences du MPO et l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest.

Tableau 3 : Coûts des services de la GCC par sous-activité de l'AAP, 2009-2010 (en milliers de dollars)

Sous-activité de l'AAP	Coûts d'exploitation directs des programmes	Attribution des coûts d'exploitation à partir de :		Coûts totaux des services (exploitation)
		État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	Services de gestion des biens du cycle de vie	
Aides à la navigation	22 087,2	35 695,3	36 638,6	**94 421,1**
Services de gestion des voies navigables	10 045,5	908,3	748,0	**11 701,8**

Tableau 3 continue à la page suivante...

Sous-activité de l'AAP	Coûts d'exploitation directs des programmes	Attribution des coûts d'exploitation à partir de :		Coûts totaux des services (exploitation)
		État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	Services de gestion des biens du cycle de vie	
Services de communications et de trafic maritimes	40 400,6	1 238,0	17 547,1	**59 185,7**
Services de déglaçage	20 028,0	37 082,0	10 244,7	**67 354,7**
Services de recherche et sauvetage	27 878,5	81 146,6	17 935,6	**126 960,8**
Services d'intervention environnementale	10 676,7	792,3	747,8	**12 216,7**
Sûreté maritime	9 357,7	13 729,4	2 821,2	**25 908,3**
Collège de la Garde côtière	14 137,6	-	195,4	**14 332,9**
Total pour le programme de la Garde côtière	**154 611,8**	**170 591,9**	**86 878,3**	**412 082,1**
Sciences	S/O*	34 433,5	-	**S/O**
Conservation et Protection	S/O	12 368,0	-	**S/O**
Organisation des pêches de l'Atlantique nord-ouest	S/O	10 870,5	-	**S/O**
Total	**154 611,8**	**228 263,9**	**86 878,3**	**469 754,1**

* *Non disponible*

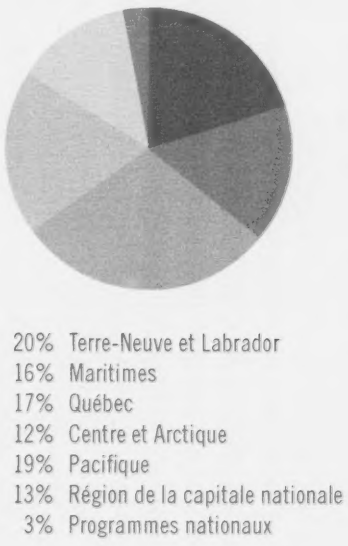
Pour obtenir de plus amples renseignements financiers sur la GCC, veuillez consulter la section 5.

Tableau 4 : Nombre total d'équivalents temps plein (ÉTP) utilisés par sous-activité de l'AAP

Sous-activité de l'AAP *	ÉTP pour l'E et E	ÉTP des immobilisations majeures	Total des ÉTP
Aides à la navigation	194,3	-	**194,3**
Services de gestion des voies navigables	35,9	-	**35,9**
Services de communications et de trafic maritimes	442,8	-	**442,8**
Services de déglaçage	7,5	-	**7,5**
Services de recherche et sauvetage	149,6	-	**149,6**
Services d'intervention environnementale	82,8	-	**82,8**
Sûreté maritime	13,1	-	**13,1**
Collège de la Garde côtière	198,9	-	**198,9**
État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	2 641,5	38,0	**2 679,5**
Services de gestion du cycle de vie des biens	842,7	149,0	**991,7**
Total	**4 609,1**	**187,0**	**4 796,1**

* *Identifié comme un risque important dans le Profil de risques de l'organisation de 2006 de la GCC.*

Figure 2 : Attributions financières par région en 2009-2010



Services par sous-activité de l'AAP

Aides à la navigation

Le programme des aides à la navigation vise à procurer des aides à la navigation, comme les aides maritimes de courte portée, incluant des aides visuelles (phares et bouées), des aides sonores (cornes de brume), des aides radar (réflecteurs et balises), ainsi que des aides maritimes de longue portée, comme le système mondial de localisation différentiel (DGPS) . Les services offerts dans le cadre de ce programme assureront un accès à un système de navigation fiable, en plus de favoriser un environnement sécuritaire, accessible et efficace au secteur du transport maritime commercial et aux navigateurs de plaisance. En tant que tel, ce programme constitue la pierre angulaire du système de navigation du Canada et il facilite la réalisation de nombreuses priorités du gouvernement.

Ce que nous faisons:

Ce programme aide les marins à naviguer en toute sécurité et de façon efficace en:

- Exploitant un système d'aides à la navigation flottantes, fixes et électroniques;
- Surveillant la fiabilité et la pertinence du système canadien des aides à la navigation;
- Assurant la mise en application de normes nationales régissant les aides à la navigation;
- Procurant et distribuant des renseignements sur la sécurité sous forme d'Avis aux navigateurs (NOTMAR).

La mise en œuvre du programme des aides à la navigation se déroule avec l'appui des instances suivantes :

- La flotte de la GCC, qui constitue le principal élément utilisé dans le cadre du programme des aides à la navigation de la GCC afin d'entretenir les bouées, ce qui représente une activité importante du programme.
- Des entrepreneurs variés – Ces gens offrent des services qui s'ajoutent aux efforts d'entretien des bouées que réalisent les employés de la flotte de la GCC.
- Les Services techniques intégrés de la GCC, qui nous assurent que nos aides à la navigation, tant électroniques que traditionnels, sont efficaces, fiables et disponibles tout au long de la mise en œuvre d'un système de gestion du cycle de vie.
- Consultation avec les intervenants, ce qui précède les changements aux systèmes d'aides à la navigation pour faire en sorte que nous tenions compte des commentaires des utilisateurs locaux.

Regard vers l'avenir...

Le programme des aides à la navigation de la GCC évolue continuellement en raison des changements technologiques constants. Grâce à l'initiative AToN21 de la GCC, le programme bénéficie maintenant d'un système d'éclairage qui repose presqu'exclusivement sur la technologie DEL. De plus, dans la mesure du possible, les bouées sont maintenant fabriquées de plastique, ce qui réduit considérablement la dépendance à l'égard des gros navires et les coûts de leur entretien. Des efforts sont également en cours afin d'introduire une nouvelle bouée éclairée quatre saisons, ce qui réduira le besoin d'entretien en plus de conférer aux marins des capacités accrues, tout particulièrement en hiver. La GCC se consacre présentement à la mise à jour de ses directives sur les aides à la navigation pour faire en sorte qu'elles reflètent les nouvelles réalités technologiques. L'arrivée du concept de navigation électronique et les nombreuses possibilités qu'il procure font également l'objet d'une surveillance pour en déterminer les incidences et les possibilités, comme l'ajout de systèmes virtuels d'aides à la navigation au système actuel d'aides à la navigation de la GCC.

Réalisations en 2008-2009

Les Services d'aides à la navigation :

- Ont conçu et revu les systèmes d'aides à la navigation en tenant compte du processus établi d'examen cyclique.
- Ont continué de publier et de distribuer des renseignements sur la sécurité et des publications variées sur les aides à la navigation.
- Ont continué d'élaborer et de mettre en œuvre des bouées espar éclairées quatre saisons.

2 Racon est un acronyme qui signifie « RAdar beaCON ». Il s'agit d'un type de transpondeur radar servant à signaler un risque pour la navigation maritime.

Services des aides à la navigation		
Offrent les services suivants...	Mesurés comme suit...*	Avec ces objectifs...
• Systèmes d'aides à la navigation opérationnels **	• Fiabilité des aides à la navigation de courte portée • Fiabilité des aides à la navigation à grande distance (disponibilité du signal du DGPS)	• 99 % (sur une moyenne de trois ans) • Disponibilité du signal d'au moins 99 %
• Information sur la sûreté maritime **	• Publication opportune des avis aux navigateurs (NOTMAR)	• 100 % des 12 avis publiés à la fin de chaque mois
Pour atteindre ce résultat...	**Mesuré comme suit...***	**Avec ces objectifs...**
• Les systèmes d'aides à la navigation et l'information facilitent le mouvement sûr et rapide du trafic maritime	• Nombre de navires, autres que les embarcations de plaisance, qui sont impliqués dans une collision maritime	• Maintien d'une moyenne annuelle sur cinq ans; moyenne des collisions de 2001 à 2005 = 80

* *Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de la GCC.*

** *Conformément aux* Niveaux de service et normes de service *(www.ccg-gcc.gc.ca).*

Tableau 5 : Ressources en 2009-2010, Services des aides à la navigation (en milliers de dollars)

Région	Salaire	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador*	3 123,1	1 772,4	**4 895,6**
Maritimes	1 020,9	1 769,0	**2 789,9**
Québec	650,9	1 186,4	**1 837,3**
Centre et Arctique	967,2	1 199,6	**2 166,9**
Pacifique*	3 678,5	2 957,5	**6 636,0**
Région de la capitale nationale	2 483,6	1 153,7	**3 637,2**
Programmes nationaux**	-	124,4	**124,4**
Total programme direct	**11 924,2**	**10 163,0**	**22 087,2**
Répartition de l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	25 495,8	9 554,1	**35 049,9**
Répartition des services de gestion du cycle de vie des biens	24 954,5	11 684,0	**36 638,6**
Coût total des services	**62 374,6**	**31 401,1**	**93 775,7**

* *Les différences de salaires entre les régions sont principalement attribuables aux activités variées relatives aux phases. Sur 246 ports d'importance au Canada, 51 sont dotés. La GCC entretient 23 phares dans la région de Terre-Neuve et Labrador, 27 dans la région du Pacifique et, pour des raisons de souveraineté, 1 dans la région des Maritimes. Le Canada fait partie des quelques pays qui continuent de doter leurs phares.*

** *Les programmes nationaux comprennent 124 400$ consacrés à la recherche et au développement.*

Réinvestissement dans les biens

Le projet d'immobilisations dans le domaine des aides à la navigation est principalement axé sur ce qui suit :

- Assurer la conformité aux divers codes et normes, incluant les codes en matière de santé et sécurité et les normes de l'Association canadienne de normalisation (ACNOR).
- Aborder les questions ayant trait à la responsabilité possible et la sécurité des marins en général.
- Faciliter un accès et une navigation sécuritaires en eaux canadiennes.

Nous prévoyons consacrer en 2009-2010 la somme de 10,4 millions de dollars en projets d'immobilisations concernant ces services. Pour obtenir une description détaillée de ces dépenses, veuillez consulter l'annexe A.

Gestion des voies navigables

La navigabilité dans les eaux canadiennes dépend grandement des niveaux d'eau et de l'état du fond dans les chenaux de navigation. Les services de surveillance et d'entretien offerts dans le cadre du programme de gestion des voies navigables permettent à la GCC d'assurer un déplacement sécuritaire, économique et efficace des navires en eaux canadiennes. De plus, ces services favorisent l'entretien de certains chenaux de navigation, réduisent les risques dans le domaine de la navigation maritime et favorisent la protection de l'environnement.

Réalisations en 2008-2009

Les Services de gestion des voies navigables

- Ont surveillé l'état du fond sur 730 kilomètres de chenaux de navigation d'importance au Canada.
- Ont présenté aux utilisateurs de l'information sur l'état du fond, les niveaux d'eau ainsi que des prévisions du niveau d'eau pour le Saint-Laurent, les rivières St. Clair et Detroit, et pour les fleuves Fraser et Mackenzie.

Ce que nous faisons :

- Offrir aux utilisateurs des renseignements sur la sécurité maritime, incluant des prévisions sur la profondeur de l'eau dans les chenaux commerciaux du Saint-Laurent, les rivières St. Clair et Detroit, ainsi que les fleuves Fraser et Mackenzie.
- Surveiller et entretenir l'état des chenaux à certains endroits, incluant la gestion du dragage des chenaux dans certaines zones précises, la surveillance de la bathymétrie des chenaux, la contribution au contrôle international des niveaux d'eaux dans le fleuve Saint-Laurent, ainsi que l'exploitation du canal Canso.
- Produire des directives et une analyse sur la conception et l'utilisation des chenaux.
- Gérer 47 structures maritimes.

Les services de gestion des voies navigables sont offerts avec l'aide des instances suivantes :

- Service hydrographique du Canada (SHC), flotte de la GCC et Environnement Canada en ce qui concerne les services, comme les sondages du fond dans certaines voies navigables précises, la présentation d'information sur les niveaux d'eau et les courants, et de prévisions visant à permettre aux navigateurs de planifier des déplacements sécuritaires et efficaces, en plus de maximiser la cargaison de leurs navires.
- Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) en ce qui concerne les sondages du fond, le dragage et l'élimination adéquate des sédiments.
- Direction des biens immobiliers du MPO en ce qui concerne la gestion du cycle de vie des structures maritimes.
- Services techniques intégrés de la GCC en ce qui concerne la gestion du système d'information et des services de communications de MARINFO dans la région du Québec.

Regard vers l'avenir...

En jetant un regard vers l'avenir, nous constatons que le programme de gestion des voies navigables est influencé par le changement climatique, par la taille et la rapidité accrues des navires, par des pressions croissantes obligeant à maximiser les niveaux d'eau et la profondeur des chenaux pour assurer ainsi une charge optimale, des limites au niveau des manœuvres sécuritaires, ainsi que des critères à jour de conception des chenaux. Les utilisateurs continueront également de demander des renseignements sur l'état des voies navigables, comme les prévisions du niveau d'eau, ainsi que l'information relative au fond des chenaux.

Dans un tel contexte, les responsables du programme doivent demeurer constamment à l'affût des innovations sur les plans des technologies et des pratiques de gestion pouvant favoriser des opérations plus efficaces. Des partenariats bien gérés sont également essentiels pour assurer une coordination efficace et pour éviter le recoupement des activités avec les partenaires internes et externes. Nous procédons continuellement à l'intégration de nouvelles initiatives au programme de gestion des voies navigables afin d'améliorer l'information remise aux clients. Conformément à cet objectif, le programme permet de prévoir quatre semaines d'avance les niveaux d'eau dans le Saint-Laurent, sans compter une prévision du niveau d'eau appelée AVADEPTH, un service offert dans la région du Pacifique; le programme comprend aussi une participation des plus concrètes au projet MARINFO dans la région du Québec, à la définition et à la mise en œuvre de la navigation électronique à la GCC.

Services de gestion des voies navigables

Offrent les services suivants...	Mesurés comme suit...*	Avec ces objectifs...
• Dragage des portions canadiennes des Grands Lacs reliant les voies et le Saint-Laurent maintenu et géré **	• Pourcentage et nombre réel de kilomètres de voies draguées par rapport à la planification	• 100 %
• Levés des fonds des principales voies navigables commerciales **	• Nombre réel de kilomètres de voies arpentées par rapport à la planification	• 100 %
• Prévisions des niveaux d'eau **	• Prestation en temps opportun des prévisions des niveaux d'eau	• Prévisions 100 % à temps

Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
• La gestion des voies navigables et l'information à leur sujet aident à assurer l'accessibilité des grandes voies navigables commerciales et contribuent à leur utilisation sécuritaire**	• Nombre de navires, autres que les embarcations de plaisance, impliqués dans un accident maritime à cause d'un échouement	• Maintenir une moyenne annuelle sur cinq ans; moyenne d'échouement de 2001 à 2005 = 111

* *Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de la GCC.*

** *Conformément aux* Niveaux de service et normes de service *(www.ccg-gcc.gc.ca).*

Tableau 6: Ressources en 2009-2010, Services de gestion des voies navigables (en milliers de dollars)

Région	Salaire	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	-	24,1	**24,1**
Maritimes	823,6	969,2	**1 792,8**
Québec*	1 089,4	3 739,0	**4 828,4**
Centre et Arctique	82,4	1 345,1	**1 427,5**
Pacifique	248,1	886,4	**1 134,4**
Région de la capitale nationale	668,1	170,2	**838,3**
Programmes nationaux	-	-	-
Total programme direct	**2 911,6**	**7 133,9**	**10 045,5**
Répartition de l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	648,8	243,1	**891,9**
Répartition des services de gestion du cycle de vie des biens	509,4	238,5	**748,0**
Coût total des services	**4 069,8**	**7 615,6**	**11 685,4**

* *Comprend 4 600 000$ pour le dragage, un montant qui est entièrement récupéré grâce aux recettes nettes en vertu d'un crédit.*

Principale initiative

Étude post-Panamax, fleuve Saint-Laurent

Compte tenu de l'intensification du trafic maritime prévue de façon généralisée dans un avenir prochain, les ports canadiens cherchent des moyens d'accroître leur compétitivité. Les représentants de l'industrie de la navigation nous ont informés de leurs plans qui consistent à faire appel aux navires post-Panamax[3] de la nouvelle génération, en particulier sur le chenal restreint du fleuve Saint-Laurent entre les villes de Québec et Montréal. Actuellement, les navires de type post-Panamax ne répondent pas aux directives de la GCC visant à permettre aux navires de circuler dans les deux directions sur certains tronçons du chenal de navigation.

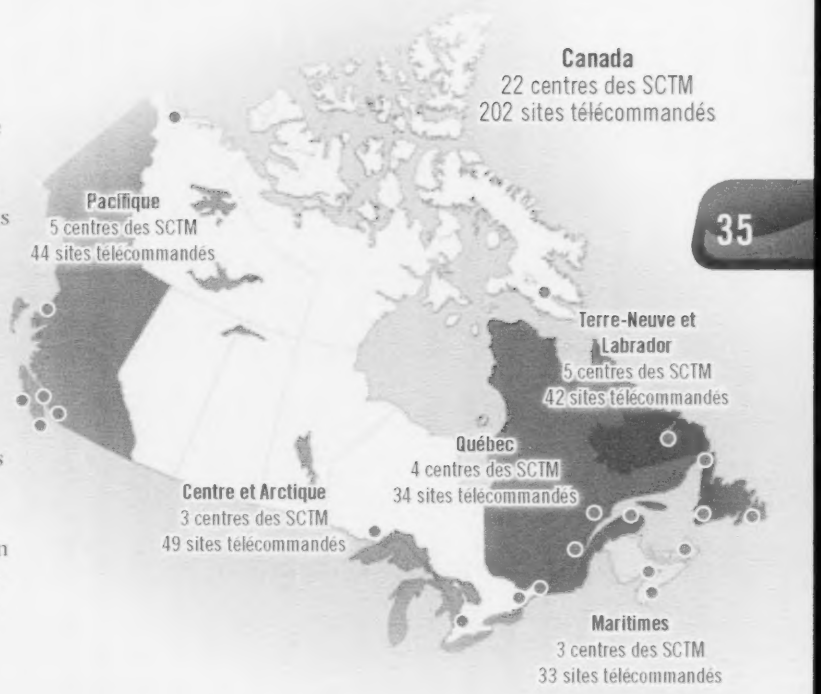
En 2008-2009, en partenariat avec Transports Canada (TC), l'Administration de pilotage des Laurentides et les représentants de l'industrie de la navigation, nous avons participé à une évaluation des risques afin de contribuer à la décision visant à autoriser des navires à barrot large à naviguer dans le fleuve Saint-Laurent jusqu'au port de Montréal. Une ébauche de rapport a été rendue disponible au printemps 2009. En 2009-2010, la GCC et TC analyseront les recommandations du rapport et proposeront les prochaines étapes qui pourraient consister à mettre en œuvre les recommandations, à justifier toute analyse additionnelle, ainsi qu'à adopter d'autres mesures requises pour que l'étude soit complète.

Engagement	Responsable
2009-2010	
Élaborer des recommandations sur les conditions d'utilisation et les restrictions relatives aux navires, en s'inspirant de l'étude post-Panamax.	CA, Québec DG, SM

3 Les navires Panamax sont ceux dont les dimensions permettent le passage dans les écluses du canal de Panama. Les navires post-Panamax sont plus gros que les navires Panamax et ne peuvent donc pas passer dans les écluses du canal de Panama.

Services de communications et de trafic maritimes

La sécurité des marins et la protection de l'environnement en eaux canadiennes dépend dans une grande mesure de la diffusion efficace et opportune d'information. Comptant des centres situés partout au Canada, le programme des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) constitue le fer de lance des communications à la GCC. En assurant la disponibilité d'un système de communications efficace en tout temps, ce programme contribue à la sécurité de la vie en mer, à la protection de l'environnement maritime, au déplacement efficace des navires dans les voies navigables, ainsi qu'à la présentation de renseignements essentiels et précis aux navigateurs. Ces services sont essentiels afin de pouvoir déployer rapidement et de façon efficace les équipes de recherche et sauvetage et d'intervention environnementale dans les situations de crise maritime. Les SCTM constituent dans bien des cas l'unique moyen permettant à un navire de faire entendre son appel à l'aide.



Réalisations en 2008-2009

Les Services de communications et de trafic maritimes

- Ont finalisé la planification du système d'avertissement de navigation dans l'Arctique.
- Ont respecté les exigences de la nouvelle *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001* en procédant à la mise en oeuvre de nouvelles méthodes.
- Ont réalisé deux campagnes de recrutement à l'échelle nationale, ce qui a donné lieu à l'embauche de 30 nouvelles recrues au Collège de la GCC

Ce que nous faisons:

- Gestion quotidienne du trafic maritime et des contacts par radio, présentation de l'information sur la navigation et aide aux navires, en plus d'assurer une circulation sécuritaire et ordonnée du trafic maritime.
- Services de communications et de coordination de sécurité et en cas de détresse afin de détecter les situations de détresse, ainsi que pour assurer une aide rapide dans le but de sauver des vies.
- Assurer un examen préalable des navires afin d'empêcher les navires non sécuritaires de s'aventurer en eaux canadiennes.
- Gérer un système intégré d'information maritime capable d'enclencher le réseau d'intervention en cas d'urgence et de venir en aide à d'autres ministères du gouvernement.

Le programme des Services de communications et de trafic maritimes est offert avec l'aide des instances suivantes :

- Les Services techniques intégrés (STI) de la GCC. Compte tenu de sa dépendance à l'égard des technologies afin d'offrir le programme, les SCTM obtiennent du STI un soutien essentiel sur les plans du génie et de la technique.
- Environnement Canada (EC) et Transports Canada (TC) en vertu de protocoles d'entente. EC fournit les renseignements essentiels touchant la météorologie en mer et la formation de glace, alors que TC assure la réglementation du Service du trafic maritime (STM) et répond aux besoins radio des navires.
- La Garde côtière américaine, en vertu d'un traité, qui assure la gestion du trafic maritime dans le détroit Juan de Fuca.

Regard vers l'avenir...

L'avenir du programme des SCTM dépend dans une grande mesure des nouvelles technologies qui découlent de fora internationaux, comme l'Organisation maritime internationale, l'Union internationale des télécommunications, ainsi que des changements survenant dans l'industrie du transport maritime, où l'on a assisté à l'arrivée de navires plus volumineux et plus rapides, ainsi qu'à des préoccupations accrues à l'égard de la sécurité. Il est particulièrement important

de souligner la mise en œuvre d'un système de navigation électronique dans le cadre du programme des SCTM. On prévoit que l'arrivée de la navigation électronique procurera des occasions d'accroître l'efficacité du programme des SCTM et la possibilité de revoir le niveau de service du STM.

Le programme de SCTM assure, en premier lieu, une continuité. Vingt-cinq pour cent de la main-d'œuvre des SCTM pourrait quitter pour la retraite au cours des cinq prochaines années. La GCC a fait du recrutement de nouveaux officiers sa priorité, alors qu'au-delà de 70 nouveaux officiers ont été formés au cours des trois dernières années. Nous recruterons en moyenne 24 officiers par année au cours des prochaines années. Pour cette raison, nous avons cerné les opérations radio (RO) comme étant un groupe « à risque » dans le Plan stratégique des ressources humaines de la GCC.

Services de communication et de trafic maritimes

Offrent les services suivants...	Mesurés comme suit...*	Avec ces objectifs...
• Interventions dans des cas de communications de détresse et de sécurité **	• Disponibilité des opérations des centres des SCTM NOTE : les canaux radio sont continuellement surveillés	• Disponibilité 24/7 des centres et des opérateurs des SCTM; 100 %
• Inspection et émission des autorisations pour les navires/ trafic de 500 tonnes - tonnage brut ou plus entrant dans les eaux canadiennes (Grands Lacs non inclus) **	• Nombre d'autorisations	• Point de repère = 15 200
• Information sur la sécurité maritime **	• Nombre d'avis à la navigation diffusés	• Point de repère = 13 000

Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
• Sécurité de la vie des gens en mer, mouvement efficient du trafic maritime et prestation de l'information essentielle aux navigateurs	• Nombre de navires, autres que les embarcations de plaisance, impliqués dans un accident maritime causé par une collision	• Maintien d'une moyenne annuelle sur cinq ans; moyenne de 2001-2005 = 17

* *Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de la GCC.*

** *Conformément aux* Niveaux de service et normes de service *(www.ccg-gcc.gc.ca).*

Tableau 7 : Ressources en 2009-2010, Services de communications et de trafic maritimes (en milliers de dollars)

Région	Salaire	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	5 212,7	838,0	**6 050,8**
Maritimes	5 431,8	607,6	**6 039,4**
Québec	6 095,2	405,3	**6 500,5**
Centre et Arctique*	4 406,0	1 741,6	**6 147,6**
Pacifique**	8 800,9	1 977,1	**10 777,9**
Région de la capitale nationale	2 074,0	1 413,8	**3 487,8**
Programmes nationaux***	475,0	921,6	**1 396,6**
Total programme direct	**32 495,7**	**7 904,9**	**40 400,6**
Répartition de l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	884,3	331,4	**1 215,6**
Répartition des services de gestion du cycle de vie des biens	11 951,3	5 595,8	**17 547,1**
Coût total des services	**45 331,3**	**13 832,1**	**59 163,3**

* *Les ressources consacrées à l'E et E dans la région du Centre et de l'Arctique sont plus élevées que celles dépensées dans les autres régions, en raison de l'indemnité pour le logement dans le Nord et des frais de déplacement dans le Nord.*

** *Les montants des salaires dans la région du Pacifique sont plus élevés en raison du besoin d'un plus grand nombre d'officiers des SCTM attribuable au trafic maritime plus fréquent dans cette région.*

*** *Les programmes nationaux comprennent un montant de 1 343 300$ consacré au projet du système d'identification automatique et 53 300$ à la recherche et au développement.*

Principales initiatives

NAVAREA

Une NAVAREA (zone de navigation) est une zone géographique établie par l'Organisation maritime internationale pour coordonner la transmission des avis aux navigateurs. En octobre 2007, l'OMI a confirmé le Canada dans son rôle de coordonnateur international et de service d'avis aux navigateurs pour deux NAVAREA dans l'Arctique.

En 2008-2009, nous avons collaboré avec des partenaires au pays et à l'étranger afin de finaliser la planification du service international. Au cours de la prochaine année de planification, nous chercherons à faire approuver le financement devant nous permettre de procéder à l'achat d'équipement et à la formation du personnel pour entreprendre la prestation des services à titre d'essai à compter du 1er janvier 2010.

Engagement	Responsable
2009-2010	
Essai initial de la condition opérationnelle	DG, SM DG, STI CA, C et A
2010-2011	
Mise en œuvre du service par la publicité et début des transmissions dans les NAVAREA.	DG, SM DG, STI CA, C et A

Loi sur la marine marchande du Canada, 2001

La *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001* a affecté les Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de deux façons principales :

- Les SCTM sont maintenant en mesure de diriger les navires dans un plus grand nombre de situations qu'auparavant.
- Les SCTM ont maintenant un rôle mieux défini pour diriger uniquement les navires sous leur autorité, et non tous les navires dans une zone de Service du trafic maritime (STM).

En 2008-2009, nous avons offert des séances d'information aux officiers des SCTM, procédé à la mise à jour de tous nos documents concernant la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001* et élaboré une stratégie d'exécution pour assurer la conformité à la loi, et ce, en collaboration avec Transports Canada. Au cours de l'exercice 2009-2010, nous offrirons notre soutien au personnel de Transports Canada afin d'élaborer les nouveaux règlements sur le STM, ainsi qu'une stratégie d'exécution.

Engagement	Responsable
2009-2010	
Appuyer Transports Canada dans le cadre de l'élaboration des règlements pour le nouveau Service de communications et de trafic maritimes.	DG, SM
2010-2011	
Mettre en œuvre les nouveaux règlements du Service de communications et de trafic maritimes.	DG, SM

Formation technique des Services de communications et de trafic maritimes

L'élaboration d'un cadre de formation pour le programme des SCTM est essentielle aux opérations de la GCC. Le cadre de formation des SCTM comportera des initiatives variées afin de prêter main forte aux employés des SCTM, soit tout près de 400 officiers certifiés, dans le but d'assurer leur perfectionnement professionnel et un recrutement adéquat.

En 2008-2009, nous avons entrepris d'élaborer un cadre de formation et une stratégie à long terme afin de répondre aux besoins en formation technique dans le domaine des SCTM à l'aube du 21e siècle. Ces efforts consistaient, entre autres, à tenir deux campagnes de recrutement à l'échelle nationale, qui ont occasionné l'inscription de 30 nouvelles recrues au Collège de la Garde côtière canadienne. Au cours de la prochaine année de planification, nous élaborerons un cours d'appoint et un profil de compétences pour les officiers des SCTM.

Engagement	Responsable
2009-2010	
Élaborer un cours de recyclage et une stratégie de mise en œuvre pour les agents actuels des SCTM.	DG, SM DE, CGCC
2010-2011	
Mettre en œuvre un cours d'appoint pour les officiers actuels des SCTM.	DG, SM DE, CGCC
2011-2012	
Revoir le programme de perfectionnement initial[4] des SCTM.	DG, SM

Réinvestissement dans les biens

Les projets d'immobilisations des SCTM sont principalement axés sur ce qui suit :

- Amélioration et modernisation des actuels systèmes de communications et d'information;
- Mesures visant à assurer une sécurité maritime accrue; et
- Contribution à la sécurité de la navigation en eaux canadiennes.

Nous procédons présentement à des investissements considérables dans les biens relevant des SCTM. Douze projets distincts sont en cours, dont la plupart s'étendent sur plusieurs années. Nous prévoyons consacrer au-delà de 25,2 millions de dollars à ces projets en 2009-2010. Pour connaître la liste complète des projets et leur description, veuillez consulter l'annexe A.

4 Un tel programme de perfectionnement s'adresse aux individus recrutés et sélectionnés afin de participer au programme de formation et de certification des officiers des SCTM dans le but d'acquérir les connaissances et les habiletés nécessaires pour occuper ce poste.

Services de déglaçage

Compte tenu des défis insurmontables que présentent la géographie et le climat extrêmes du Canada pour le trafic maritime, les services de déglaçage sont essentiels afin d'assurer le déplacement sécuritaire et efficace des navires sur et autour des eaux recouvertes de glace dans l'Est du Canada et dans les Grands Lacs, et ce, tout au long de l'hiver, ainsi que pendant la saison de navigation estivale dans l'Arctique. Les opérations de déglaçage facilitent le mouvement informé, sécuritaire et rapide du trafic maritime, en plus d'aider à faire en sorte que la plupart des ports canadiens demeurent ouverts tout au long de l'année, à prévenir les inondations sur le fleuve Saint-Laurent, à prêter main forte aux pêcheurs, à l'industrie marine, ainsi qu'à plusieurs communautés côtières.

Réalisations en 2008-2009

Les Services de déglaçage…

- Ont escorté 394 navires dans le sud du Canada entre le 1 avril et la fin de la saison hivernale.
- Ont escorté 29 navires dans l'Arctique entre les mois de juin et novembre, ce qui représente un total de 1 350 heures d'assistance.

Ce que nous faisons

- Répondre aux demandes de soutien en matière de déglaçage.
- Offrir une aide au niveau des itinéraires et de l'information sur la reconnaissance des glaces.
- Surveiller le réapprovisionnement des établissements nordiques isolés.
- Gérer les efforts de prévention des inondations sur le Saint-Laurent grâce à la surveillance, la prévention et la destruction des embâcles.
- Prêter main-forte aux efforts d'ouverture des ports.
- En partenariat avec le Service canadien des glaces, procurer des cartes sur les glaces aux navigateurs afin d'assurer le déplacement sécuritaire des navires en hiver.

Les services de déglaçage sont offerts avec l'aide des instances suivantes…

- La flotte de la GCC exploite six brise-glaces dans l'Arctique entre les mois de juin et novembre et dix-sept navires de déglaçage lors des opérations en hiver sur la côte est du Canada, le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs entre les mois de décembre et mai.
- Une entente de partenariat avec le Service canadien des glaces d'Environnement Canada – EC offre à la GCC des renseignements essentiels sur la météo et sur la présence de glaces en mer.
- Centres d'opération des glaces – Ces centres assurent la diffusion des renseignements sur les glaces aux navires par radio, par l'Internet, par télécopieur, etc. en plus de voir au positionnement stratégique des brise-glaces. Les centres d'opération sur les glaces sont situés à St. John's, TNL, à Dartmouth, N.-É., à Québec, QC et à Sarnia, Ont.
- Un accord avec la Garde côtière américaine (USCG) concernant les opérations de déglaçage conjointes sur les Grands Lacs – Ce traité a pour but de maximiser la capacité de soutien et l'efficacité des opérations de déglaçage pour les deux pays.

Regard vers l'avenir…

Le changement climatique et le développement économique ont donné lieu à des demandes de prolongation de la période de navigation dans les glaces, tant dans le sud que dans l'Arctique. Compte tenu du besoin de maximiser une utilisation efficace des ressources, les responsables de ce programme doivent être toujours conscients des innovations en matière de technologies et de pratiques de gestion pouvant favoriser des opérations plus efficaces. Des renseignements de qualité et facilement disponibles sur l'état des glaces présentent une importance particulière pour les navires évoluant dans et autour des eaux recouvertes de glaces. L'imagerie par satellite et les radars maritimes perfectionnés, par exemple, peuvent faciliter la détection et la reconnaissance précoces des glaces dangereuses, réduisant ainsi le temps de navigation. Des partenariats bien gérés sont également essentiels pour assurer une coordination efficace des activités avec les partenaires internes et externes. Les responsables du programme des services de déglaçage procèdent sans cesse à l'intégration de nouvelles initiatives afin d'améliorer l'information qu'ils procurent à leurs clients. En 2009-2010, ce programme comportera un volet visant à participer à une analyse économique des impacts et des effets des services de déglaçage dans l'Est et le centre du Canada, ainsi que dans l'Arctique.

Services de déglaçage		
Offrent les services suivants...	Mesurés comme suit...*	Avec ces objectifs...
• Services de déglaçage **	• Pourcentage des services de déglaçage offerts	• 100 %
• Information sur les glaces durant la saison des glaces **	• Nombre de cartes des glaces produites	• Respecter l'accord de niveau de service annuel
Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
• Le mouvement informé, sécuritaire et opportun du trafic maritime dans les eaux couvertes de glace est facilité	• Nombre de bateaux, autres que les embarcations de plaisance, endommagés par la glace	• Moyenne de cinq ans sur 12

* *Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de la GCC.*

** *Conformément aux* Niveaux de service et normes de service *(www.ccg-gcc.gc.ca).*

Tableau 8 : Ressources en 2009-2010, Services de déglaçage (en milliers de dollars)

Région	Salaire	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	62,1	3 637,4	**3 699,5**
Maritimes	91,0	1 661,0	**1 752,0**
Québec	160,0	3 730,5	**3 890,5**
Centre et Arctique	82,4	139,4	**221,8**
Pacifique	-	576,3	**576,3**
Région de la capitale nationale	565,7	311,9	**877,5**
Programmes nationaux *	-	9 010,4	**9 010,4**
Total programme direct	**961,1**	**19 066,9**	**20 028,0**
Répartition de l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	26 486,3	9 925,2	**36 411,5**
Répartition des services de gestion du cycle de vie des biens	6 977,7	3 267,0	**10 244,7**
Coût total des services	**34 425,1**	**32 259,2**	**66 684,2**

* *Les programmes nationaux comprennent un montant de 8 900 000$ consacré à l'entente nationale avec Environnement Canada afin d'assurer le service de surveillance des glaces et la somme de 110 400$ destinée à la recherche et au développement.*

Recherche et sauvetage

Le Canada est une nation maritime délimitée par trois océans et dont la population et l'économie reposent sur une utilisation des nombreuses voies navigables à des fins commerciales et récréatives. L'environnement maritime peut être dangereux et la GCC est un intervenant de premier ordre lorsqu'il s'agit de répondre aux urgences qui peuvent survenir sur l'eau.

Le programme fédéral de recherche et sauvetage (SAR) repose sur un effort coordonné par les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux. Les responsables du programme de SAR de la GCC, conjointement avec la Garde côtière canadienne auxiliaire, dirigent, assurent et entretiennent l'état de préparation de 5,3 millions de kilomètres carrés d'espace maritime qui font partie du réseau fédéral de SAR. Grâce à la surveillance des cas de détresse, ainsi qu'à ses activités de communications, de recherche et de sauvetage, le programme de SAR de la GCC augmente les chances de rescaper les gens qui se retrouvent dans des situations périlleuses sur l'eau.

Réalisations en 2008-2009

Les Services de recherche et sauvetage

- Ont procédé à la mise en oeuvre d'une nouvelle entente de contribution d'une durée de cinq ans avec la Garde côtière canadienne auxiliaire.
- Ont complété une analyse des besoins en matière de recherche et sauvetage.

Ce que nous faisons :

- Coordonner et gérer les interventions dans les cas de SAR, en sauvant près de 2 900 vies par année au Canada, en plus de contribuer à protéger la vie humaine en mer.
- Prêter main forte au ministère de la Défense nationale (MDN) en intervenant dans les cas de nature aéronautique ou humanitaire.
- Exploiter des navires de sauvetage côtiers pendant la saison estivale.
- Gérer les partenariats, qui sont essentiels pour assurer une coordination efficace des activités.

Les services de recherche et sauvetage sont offerts avec l'aide des instances suivantes :

- La flotte de la GCC, qui exploite un total de 116 navires qui réalisent des tâches multiples et qui assument tous des responsabilités en matière de recherche et sauvetage.
- Un partenariat avec le ministère de la Défense nationale, qui est le principal ministère chargé de coordonner toutes les opérations de recherche et sauvetage aéronautiques et maritimes, en plus d'être responsable des trois centres de coordination de sauvetage conjoints où travaillent des membres du MDN et de la GCC et qui se trouvent à Halifax, Trenton et Victoria. La GCC exploite également deux Centres secondaires de sauvetage maritime, à St. John's et à Québec, qui relèvent d'un Centre conjoint de coordination de sauvetage (CCCS).
- Un partenariat avec la Garde côtière canadienne auxiliaire – La GCC auxiliaire compte au-delà de 4 300 bénévoles qui utilisent 1 200 navires appartenant à des particuliers ou à des intérêts communautaires. Ces gens interviennent dans près d'un quart de tous les cas de recherche et sauvetage en mer.

Regard vers l'avenir...

L'avenir du programme de SAR dépend des efforts continus qui seront déployés en vue d'assurer la mise en place de partenariats efficaces. De plus, les responsables de ce programme devront se tenir constamment au courant des innovations en matière de technologies et de pratiques de gestion pouvant favoriser des opérations plus efficaces. Les changements sur le plan de la démographie et des activités économiques auront également des répercussions sur les besoins en matière de SAR à la grandeur du pays.

Services de recherche et de sauvetage

Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit...	Avec ces objectifs...
• Prévention des pertes de vie et des blessures	• Pourcentage de vies sauvées par rapport aux vies en danger	• 90 % dans l'ensemble; ce chiffre représente un point de repère opérationnel, alors que la cible – bien qu'impossible à réaliser sur le plan opérationnel – soit que la GCC sauve 100 % des vies en danger

Services de recherche et sauvetage – GCC

Offrent les services suivants...	Mesurés comme suit...	Avec ces objectifs...
• Coordination et intervention de SAR **	• Pourcentage de navires de SAR primaires respectant le temps de réaction de 30 minutes ou moins pour les incidents maritimes	• 99 %

Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit... *	Avec ces objectifs...
• Activités d'alerte, d'intervention et d'aide dans les cas de SAR grâce à l'utilisation de ressources publiques et privées **	• Nombre de personnes secourues par le programme de SAR en mer, c'est-à-dire des personnes qui n'étaient pas dans une situation de détresse, mais qui avaient besoin d'aide	• Point de repère de 13 142, d'après la moyenne des quatre dernières années

* *Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de la GCC.*

** *Conformément aux* Niveaux de service et normes de service *(www.ceg-gcc.gc.ca).*

Services de recherche et sauvetage – GCC auxiliaire		
Offrent les services suivants...	**Mesurés comme suit...***	**Avec ces objectifs...**
• Entretenir la capacité de réaliser les tâches dans le domaine de la recherche et du sauvetage.**	• Nombre de membres de la GCCA	• Repère = 4 266
	• Nombre de navires de la GCCA	• Repère = 1 209
Pour atteindre ce résultat...	**Mesuré comme suit...***	**Avec ces objectifs...**
• Prêter main forte aux activités de SAR de la GCC.**	• Pourcentage de participation de la GCCA aux cas de recherche et sauvetage en mer.	• 25 %

* *Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de la GCC.*

** *Conformément aux* Niveaux de service et normes de service *(www.ceg-gcc.gc.ca).*

Tableau 9 : Ressources en 2009-2010, Services de recherche et sauvetage (en milliers de dollars)

Région	Salaire	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	1 852,6	6 775,5	**8 628,2**
Maritimes	2 743,5	1 892,9	**4 636,4**
Québec*	927,2	2 657,1	**3 584,4**
Centre et Arctique	1 817,0	2 370,0	**4 187,0**
Pacifique	1 720,6	1 070,6	**2 791,3**
Région de la capitale nationale	1 831,2	1 448,6	**3 279,7**
Programmes nationaux**	-	771,6	**771,6**
Total programme direct	**10 892,2**	**16 986,3**	**27 878,5**
Répartition de l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	57 960,0	21 719,4	**79 679,4**
Répartition des services de gestion du cycle de vie des biens	12 216,0	5 719,7	**17 935,6**
Coût total des services	**81 068,1**	**44 425,4**	**125 493,5**

* *Dans la région du Québec, la mise en œuvre des services de SAR est assurée conjointement avec les Services opérationnels. Le montant associé aux salaires correspondants fait partie de la sous-activité de l'état de préparation opérationnelle de la flotte.*

** *Les programmes nationaux comprennent un montant de 733 200$ en vertu du Fonds de nouvelles initiatives et une somme de 38 400$ consacrée à la recherche et au développement.*

Principales initiatives

Analyse des besoins en matière de recherche et sauvetage

Nous avons procédé à une analyse des besoins du programme de recherche et sauvetage, ce qui a consisté, entre autres, à consulter les gens et à préparer un rapport sur nos constatations. Les buts de cette analyse étaient d'évaluer les ressources de SAR nécessaires afin d'intervenir lors des incidents dans le domaine maritime dont le Canada a accepté la responsabilité et de valider les niveaux de services actuels ou de proposer des changements.

Les services de recherche et sauvetage sont offerts en fonction de normes variées au Canada. L'analyse des besoins en matière de SAR a permis d'examiner, de mettre à jour et d'évaluer tous les facteurs (comme les tendances en matière de trafic, de météo et d'incidents) influençant les niveaux actuels de services.

En 2008-2009, en coopération avec nos partenaires dans le domaine de la prestation des services de SAR, nous avons élaboré une stratégie afin de donner suite aux constatations découlant de l'analyse des besoins de SAR. Pour assurer la progression des travaux d'analyse des besoins en recherche et sauvetage, nous nous attarderons principalement, en 2009-2010, sur l'élaboration d'un plan d'action devant permettre de mettre en œuvre les recommandations au fur et à mesure que le financement deviendra disponible. En 2008-2009, nous avons annoncé la mise sur pied d'une nouvelle station pour canots de sauvetage à Kégasta sur la Basse-Côte-Nord du Québec, suite aux recommandations faites dans l'analyse des besoins en SAR.

Engagement		Responsable
2009-2010		
Élaborer un plan de mise en œuvre des recommandations découlant de l'analyse des besoins possibles de recherche et sauvetage.	VG, Budget de services votés	DG, SM
2010-2011		
Poursuivre la mise en œuvre des recommandations de l'analyse des besoins possibles de recherche et sauvetage.	VG, Budget de services votés	DG, SM

Formation technique en recherche et sauvetage

Nous continuons de nous efforcer de répondre aux besoins opérationnels les plus urgents dans le domaine des ressources humaines afin d'assurer la continuité de nos services et de répondre aux besoins de nos employés. En 2008-2009, nous avons complété un cadre de référence et signé un protocole d'entente avec Services gouvernementaux Canada afin de déterminer la capacité technique nécessaire en matière de SAR dans les cinq centres de sauvetage par le

biais d'une analyse de la charge de travail. En 2009-2010, nous procéderons à une étude afin de répondre aux besoins dans les domaines de la réglementation, des opérations et de l'entretien (mise à jour) dans le contexte de l'apprentissage continu, de la formation flexible, de la charge de travail, ainsi que de la structure des centres de recherche et sauvetage. Les relations opérationnelles entre les Centres secondaires de sauvetage maritime (CSSM) et les Centres conjoints de coordination de sauvetage ont également fait l'objet d'une certaine attention dans les rapports d'enquête sur le chavirage de *L'Acadien II*, et elles feront l'objet d'un examen (voir la page 53).

Engagement	Responsable
2009-2010	
Compléter l'analyse de la charge de travail, analyser les constatations et élaborer un plan d'action.	DG, SM
2010-2011	
Procéder à la mise en œuvre du plan d'action approuvé.	DG, SM

Garde côtière canadienne auxiliaire

Les navigateurs canadiens présentent une tradition qui remonte à loin en matière d'intervention lors des appels de détresse provenant de navires en difficulté. Les vastes côtes souvent inhospitalières et l'imprévisibilité de la météo font en sorte que ces situations sont loin d'être rares. La Garde côtière canadienne n'est pas en mesure de couvrir toutes les côtes et, pendant bien des décennies, elle a compté sur des bénévoles pour l'aider à déployer ses efforts d'intervention. En 1978-79, ce réseau libre de bénévoles a été officialisé par la mise sur pied de l'Association canadienne de sauvetage maritime (ACSM) plus tard rebaptisée Garde côtière canadienne auxiliaire (GCCA).

La Garde côtière auxiliaire est répartie entre six organisations de bénévoles sans but lucratif et dotées d'une charte fédérale qui travaillent en parallèle avec les cinq régions de la GCC et qui présentent une organisation d'envergure nationale. Le ministre des Pêches et des Océans entretient une entente de contribution officielle avec chacune des six corporations de la GCCA. Les corporations sont des entités légales distinctes du gouvernement du Canada qui travaillent en partenariat avec la GCC.

La majorité (90 %) des 4 300 membres de la GCCA sont des pêcheurs commerciaux et des navigateurs de plaisance qui font le don de leur temps et de leurs navires pour venir en aide à la GCC. Les autres membres de la GCCA sont des bénévoles provenant des communautés locales qui s'enrôlent à bord de navires d'intervention communautaires 24 heures par jour et sept jours par semaine. En plus de leur temps, les membres de la GCCA mettent à la disposition du gouvernement du Canada 1 200 navires personnels et communautaires.

Certaines statistiques importantes témoignent de la réussite de la GCCA. Par exemple, depuis sa création, la GCCA a réalisé au-delà de 48 700 missions de recherche et sauvetage. En 2007, la GCCA intervenait dans 1 829 cas de SAR, participait à 1 567 exercices de formation et offrait bénévolement 241 000 heures. Bon an mal an, la GCCA intervient dans environ 25 % des cas de SAR maritime au Canada et sauve près de 1 000 vies chaque année.

Les navigateurs de plaisance canadiens et d'autres pays, le personnel prenant place à bord des navires commerciaux, des bateaux de pêche, des plates-formes d'exploration pétrolière/gazière, des aéronefs, des traversiers provinciaux et d'autres individus en détresse sont tous reconnaissants pour les services rendus par la GCCA. Puisque celle-ci occupe une position stratégique partout au Canada, elle est souvent la première arrivée sur les lieux d'un incident. La GCCA contribue à combler une lacune très importante entre le début d'une recherche et l'arrivée des équipes maritimes et aériennes du gouvernement. Dans bien des cas, la GCCA constitue l'unique ressource disponible.

En plus d'intervenir dans les cas de SAR, la Garde côtière auxiliaire participe à des activités vitales de prévention des incidents afin de réduire le nombre et la gravité des cas de SAR en mer. Parmi les mesures de prévention, mentionnons les patrouilles de formation et de familiarisation, les rapports touchant l'emplacement des aides à la navigation endommagés et défectueux, les démonstrations d'équipement de recherche et sauvetage et la fourniture de patrouilles de prévention en matière de SAR à l'intention des régates, lors des courses de yachts et des feux d'artifices.

Les connaissances locales de la Garde côtière auxiliaire, son expérience dans le domaine maritime, ses talents au niveau de la vie marine et son comportement professionnel lorsque vient le temps de s'acquitter de ses responsabilités en matière de recherche et sauvetage et d'éducation en font l'un des principaux atouts bénévoles du Canada dans le domaine maritime.

Citation du commissaire attribuée à R. Jack Kruger

Jack Kruger a été un membre dévoué de la Garde côtière canadienne auxiliaire pendant plus d'une décennie, et ses réalisations dans le cadre du programme de recherche et sauvetage ne sont pas passées inaperçues.

Son engagement à l'égard de la recherche et du sauvetage se reflète dans son commandement efficace et sa maîtrise des incidents à la grandeur du Nunavut et des Territoires du Nord-Ouest. En effet, les améliorations en matière de capacité d'intervention dans le domaine de la recherche et du sauvetage, améliorations réalisées par la Garde côtière auxiliaire dans la région du Centre et de l'Arctique, sont directement attribuables à la capacité de Jack de galvaniser les équipes de recherche dans les régions éloignées du grand Nord canadien.

Depuis qu'il est devenu membre de la GCCA en 1997, son attitude déterminée lui a permis de produire des résultats de nombreuses autres façons, dont plusieurs ne sont connues que de lui. Son engagement à l'endroit de la GCCA lui vient du fond du cœur. Il n'attend aucun remerciement en retour, sinon que l'on fasse de nouveau appel à ses services lorsqu'un incident de SAR surviendra dans l'Arctique.

Services d'intervention environnementale

Compte tenu de la quantité de pétrole et d'autres matières dangereuses que le Canada expédie à bord de navires évoluant dans ces zones dynamiques que sont l'Atlantique nord, le Pacifique nord et l'Arctique, il est primordial que la Garde côtière canadienne puisse constituer un filet de sécurité en plus d'être le premier intervenant lors de tout incident dans les eaux d'intérêt pour les Canadiens, au besoin. La Garde côtière canadienne est l'organisme d'intervention du fédéral qui est chargé d'intervenir lors de tous les déversements de polluants provenant des navires ou de sources mystérieuses dans l'environnement marin en eaux canadiennes, sans compter qu'elle doit prêter main forte aux autres pays en vertu des ententes internationales. Les objectifs du programme d'intervention environnementale consistent à réduire les impacts des incidents de pollution marine sur l'environnement, l'économie et la sécurité publique.

Réalisations en 2008-2009

Les Services d'intervention environnementale

- Ont participé à un exercice conjoint intitulé Opération NANOOK 2008 avec la Défense nationale et d'autres ministères du gouvernement dans l'Arctique.
- Sont intervenus dans 992 cas de déversement déclarés en eaux canadiennes entre les mois d'avril et de décembre 2008.
- Ont dispensé des cours de formation pour officiers chargés d'intervenir dans les cas de pollution offerts à tous les employés d'intervention environnementale de la GCC.
- Ont recouvré 150 000 $ des coûts encourus par la GCC lors de ses interventions dans les cas de pollution marine.

Les services d'intervention environnementale (IE) contribuent directement à une initiative importante du gouvernement, soit la Santé des océans, en s'assurant de l'accessibilité d'une capacité d'intervention apte et coordonnée en cas de déversements provenant des navires ou de sources mystérieuses dans les eaux canadiennes. Une capacité d'intervention efficace sur le plan environnemental repose sur des ressources considérables, des partenariats solides, une planification soignée des imprévus, ainsi qu'un personnel bien formé. Ce programme contribue également dans une grande mesure à la capacité fédérale d'intervention dans le domaine maritime.

Ce que nous faisons...

- Établir à l'échelle nationale un état de préparation uniforme et mettre sur pied un service d'intervention en eaux canadiennes.
- Surveiller et étudier tous les rapports de pollution marine au Canada conjointement avec les autres ministères fédéraux et les partenaires commerciaux. Dans le cadre de ce travail, le programme présente deux fonctions :
  - Lorsque le pollueur a été identifié et qu'il est disposé et en mesure d'intervenir, la Garde côtière canadienne avise le pollueur de ses responsabilités et, lorsqu'elle est satisfaite des intentions/plans du pollueur, elle surveille son intervention et lui donne des conseils et une orientation, au besoin. C'est ce qui se passe dans la grande majorité des cas de pollution.
  - Dans les cas où l'identité du pollueur est inconnue ou que celui-ci n'est pas disposé ou en mesure d'intervenir, le responsable du programme assume la gestion globale de l'incident.
- Assurer des communications efficaces avec les partenaires du programme, incluant Transports Canada et Environnement Canada, afin d'assurer l'implication de la communauté et d'éviter le recoupement des services.
- S'assurer que le personnel d'intervention environnementale a reçu la formation lui permettant de fonctionner à l'intérieur d'un système uniforme de gestion des urgences à l'échelle nationale, ce qui permet le déploiement approprié des biens et des ressources, ainsi que d'étendre l'intervention de façon rapide et systémique jusque dans les coins les plus reculés du Canada.

Les services d'IE sont offerts avec l'appui des instances suivantes :

- La flotte de la GCC, qui exploite les navires de la GCC en appui aux opérations d'intervention environnementale.
- Environnement Canada (EC) et Transports Canada (TC) - En vertu de protocoles d'entente, EC dispense des conseils dans les domaines de l'environnement et des sciences lors d'une intervention dans un cas de pollution marine. TC procure le cadre de réglementation en vertu du régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en mer, en plus de dispenser des conseils techniques en rapport avec les navires.
- Les organismes d'intervention, qui peuvent venir en aide aux pollueurs dans leurs interventions : la GCC surveille les efforts d'intervention.
- Les ports et les gouvernements étrangers dans le cadre d'ententes bilatérales, de protocoles d'entente et de plans d'urgence pour s'assurer de pouvoir faire appel à toutes les ressources disponibles afin d'atténuer les effets de la pollution.
- Les conventions internationales dont le Canada est signataire.

Regard vers l'avenir...

La GCC se prépare à répondre aux besoins futurs de son programme d'intervention environnementale. En prévision de l'avenir, les responsables du programme examineront et mettront à jour les plans actuels, les protocoles d'entente, ainsi que les ententes afin de répondre aux exigences imposées par les récents changements touchant la *Loi sur la marine*

marchande du Canada, 2001 et en raison de la transition de la GCC vers un organisme de service spécial. Compte tenu du nombre relativement limité d'employés qui possèdent une expertise spécialisée en rapport avec le régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en mer, il sera essentiel d'élaborer un plan de ressources humaines visant à transférer le savoir de l'organisation que détiennent les gens qui approchent de la retraite. Les responsables du programme d'intervention environnementale continuent de collaborer avec l'organisme de réglementation du régime et avec Transports Canada afin d'évaluer et de gérer les risques, et de mettre en œuvre des plans stratégiques pour assurer un déploiement plus efficace des ressources.

Services d'intervention environnementale

Offrent les services suivants...	Mesurés comme suit...*	Avec ces objectifs...
• La GCC a géré les interventions lors des déversements **	• Nombre d'interventions de la GCC aux incidents de pollution en mer comme commandant sur place (OSC) (au sud du 60°)	• Point de repère = 600
	• Nombre d'interventions de la GCC dans les cas de pollution en mer en tant que commandant sur place (couverture de l'Arctique; au nord du 60°)	• Point de repère = 10
• Surveillance des interventions du secteur privé **	• Nombre d'interventions de la GCC dans les cas de pollution en mer à titre d'organisme de surveillance du fédéral	• Point de repère = 470
• Expertise et ressources fournies aux autres ministères et organisations **	• Nombre d'interventions de la GCC à titre d'organisme de ressources	• Point de repère = 140

Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
• Intervention à la suite des cas signalés de déversement par des navires	• Pourcentage de déversements par des navires pour lesquels la GCC a agi à titre de commandant sur place, d'organisme de surveillance fédérale ou d'organisme de ressources par rapport au nombre total de déversements signalés	• 100 %

* *Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de la GCC.*

** *Conformément aux* Niveaux de service et normes de service *(www.ccg-gcc.gc.ca).*

Tableau 10 : Ressources en 2009-2010, Services d'intervention environnementale (en milliers de dollars)

Région	Salaire	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	969,6	425,4	**1 395,0**
Maritimes	1 005,0	284,8	**1 289,8**
Québec	792,3	572,5	**1 364,8**
Centre et Arctique*	1 268,7	536,5	**1 805,3**
Pacifique	959,2	1 869,5	**2 828,7**
Région de la capitale nationale	1 194,1	775,5	**1 969,7**
Programmes nationaux**	-	31,5	**31,5**
Total programme direct	**6 189,0**	**4 495,7**	**10 684,7**
Répartition de l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	565,9	212,1	**778,0**
Répartition des services de gestion du cycle de vie des biens	509,3	238,5	**747,8**
Coût total des services	**7 264,2**	**4 946,2**	**12 210,4**

* *La région du Centre et de l'Arctique présente un budget de salaires plus élevé que les autres régions, parce que son organisation est légèrement plus vaste afin de couvrir les services offerts dans l'Arctique. Ce coût comprend également les indemnités de postes isolés qui ne sont pas versées aux autres régions.*

** *Les programmes nationaux comprennent un montant de 31 500$ consacré à la recherche et au développement.*

Principales initiatives

Santé des océans

Dans le cadre de l'engagement du Canada qui consiste à conserver et à protéger les eaux canadiennes, le gouvernement du Canada a remis, dans son budget de 2007, la somme de 2,2 millions de dollars sur trois ans à la GCC pour s'assurer que le Canada soit en mesure de réagir aux déversements de pétrole dans l'Arctique. En 2008-2009, nous avons procédé à une évaluation des besoins et à un appel d'offres en vue de l'achat d'équipement et de systèmes de première intervention pour la première phase (1,25 million de dollars). En 2009-2010, nous compléterons l'achat et la distribution des équipements d'intervention environnementale.

Engagement	Respon-sable
2009-2010	
Compléter l'achat et le déploiement des équipements.	DG, SM CA, C et A

Examen de la Stratégie nationale d'intervention environnementale

Les obligations du Canada au pays et à l'échelle internationale l'obligent à entretenir des ressources considérables pour être prêt à intervenir dans les cas de pollution des eaux au pays et à l'étranger. Le pays est aussi tenu d'agir à titre de réserve stratégique pour l'industrie au sud du 60e parallèle. Cependant, nous devons évaluer notre capacité actuelle et future de respecter ces obligations juridiques maintenant et dans l'avenir, en particulier lors de déversements multiples ou lorsque les opérations de nettoyage requièrent plus de temps que prévu.

Pour assurer un programme d'intervention environnementale efficace à long terme, nous avons examiné notre stratégie nationale d'intervention environnementale. Cette stratégie comporte tous les éléments nécessaires afin de permettre aux services d'intervention environnementale d'élaborer, de mettre en œuvre et de démontrer leur état de préparation, leurs méthodes d'intervention et les opérations d'intervention nécessaires dans les cas de déversement provenant des navires dans les eaux relevant de la compétence canadienne.

Lors de notre examen de la stratégie, nous avons procédé aux révisions de la politique d'intervention nationale et du plan d'intervention national. Par la suite, nous avons déterminé les équipements d'intervention environnementale à partir de notre inventaire actuel et cerné les éléments nécessaires pour nous assurer de répondre aux besoins au niveau de la capacité.

La stratégie nationale d'intervention environnementale évolue sans cesse et nous en sommes présentement au stade d'ébauche. La GCC a entrepris un examen interne de la stratégie préliminaire et prévoit tenir une discussion plus vaste avec nos partenaires au cours des mois à venir afin de poursuivre la mise à jour de la stratégie.

Nous avons réalisé des progrès dans quelques domaines clés en 2008-2009. Par exemple, nous avons complété l'élaboration de profils de compétences et une stratégie de formation sur la gestion des IE. Nous avons aussi élaboré un cours de formation à l'intention des cadres supérieurs pendant cette période.

En 2009-2010, le travail relatif à la stratégie nationale d'intervention environnementale se poursuivra alors que nos partenaires feront l'objet de consultations approfondies. Nous élaborerons également des profils de compétences et une stratégie de formation pour tous les postes en faisant appel au système de gestion des interventions et à tous les employés participant aux IE. Nous offrirons des cours de formation aux cadres supérieurs. Nous élaborerons un plan de formation national et un plan d'exercice national en consultation avec les régions et le Collège de la GCC. Nous procéderons à une simulation d'exercice sur maquette avec les partenaires du fédéral et de l'industrie en vue d'un exercice sur l'eau qui se déroulera au cours de la prochaine année.

Engagement	Responsable
2009-2010	
Consulter les partenaires au sujet de la stratégie nationale d'intervention environnementale.	DG, SM
Élaborer une ébauche de plan de formation national en collaboration avec les régions de la GCC.	DG, SM
Concevoir et réaliser un exercice de simulation d'un déversement d'importance nationale impliquant les partenaires du fédéral et de l'industrie.	DG, SM
2010-2011	
Réaliser et évaluer un exercice de déploiement d'un déversement d'importance nationale impliquant des partenaires du fédéral, de l'industrie et à l'échelle internationale.	DG, SM
Compléter la révision de la stratégie nationale d'intervention environnementale.	DG, SM

Brigadier General M.G. Zalinski

La GCC joue un rôle de premier plan lorsqu'il s'agit de faire face aux menaces que pose l'épave du navire américain *Brigadier General M.G. Zalinski*. Ce navire a coulé dans le chenal Grenville en Colombie-Britannique en septembre 1946, engloutissant une cargaison de munitions et un volume estimé à 700 tonnes de carburant. L'épave, qui ensuite a presque complètement sombré dans l'oubli, a commencé à laisser échapper des fuites de carburant en 2003.

Après que la situation ait fait l'objet d'une évaluation et de l'élaboration d'un plan d'action en 2008-2009, tous les éléments du plan d'action ont été précisés et les coûts du projet définis. En 2009-2010, nous tenterons de trouver une source de financement du coût des opérations.

Engagement	Responsable
2009-2010	
Élaborer une proposition de financement des opérations de retrait du pétrole.	DG, SM
2010-2011	
Mettre en œuvre le plan d'action sous réserve de la disponibilité du financement.	DG, SM

Formation technique des Services d'intervention environnementale

En 2008-2009, nous avons partiellement rédigé la stratégie de formation technique en matière d'IE. Cependant, d'autres détails doivent faire l'objet d'une élaboration plus poussée. Cette stratégie portera sur les exigences en matière de réglementation, d'opérations et d'entretien (mise à jour) dans le contexte de l'apprentissage continu et de la prestation flexible de formation. La stratégie de formation est maintenant interrompue d'ici à ce que les profils de compétences aient été élaborés. Au moment de compléter ceux-ci en 2009-2010, nous finaliserons la stratégie de formation technique dans le domaine de l'IE.

Engagement	Responsable
2009-2010	
Finaliser et mettre en œuvre un cadre et une stratégie de formation technique.	DG, SM

Réinvestissement dans les biens

Les projets d'immobilisations des Services d'intervention environnementale pour 2009-2010 consistent principalement à investir dans l'équipement d'intervention environnementale pour l'Arctique. Nous prévoyons consacrer 1,76 million de dollars à ces projets en 2009-2010. Pour visualiser une description détaillée et une liste complète des projets, voir l'annexe A.

Sûreté maritime

La Garde côtière joue un rôle important dans le cadre des efforts déployés par le Canada dans le domaine de la sûreté maritime. Le gouvernement compte sur l'étroite collaboration entre les divers organismes afin d'assurer la sûreté en eaux canadiennes. Le mandat de la Garde côtière, en vertu de la *Loi sur les océans*, consiste à offrir un soutien aux autres ministères. C'est en procurant des biens à terre et sur l'eau, des renseignements dans le domaine maritime, ainsi que sa vaste expertise du domaine maritime que la Garde côtière prête main forte aux autres ministères dans le cadre de la réalisation de leurs mandats en matière de sûreté.

Dans toutes ses activités, l'objet global consiste à faire de la GCC un partenaire proactif et à valeur ajoutée lors de la mise en œuvre de solutions par plusieurs organismes visant à rehausser la sécurité nationale au Canada.

Réalisations en 2008-2009

La Sûreté maritime

- A opérationnalisé le Centre national des données du système d'identification de longue portée et de suivi, et entrepris le suivi des navires domestiques et étrangers de la catégorie SOLAS (Safety of Life at Sea Convention). Il est prévu que le système international sera entièrement opérationnel d'ici la fin de juillet 2009. La livraison de l'équipement du système d'identification automatique se déroule conformément aux échéances et l'installation est en cours et devrait être complètement terminée d'ici mars 2010.
- A offert une contribution proactive afin de préciser le concept des opérations des Centres d'opérations sur la sûreté maritime interorganismes de Halifax et d'Esquimalt.
- A assumé un rôle intégré dans la mise sur pied des Centres des opérations sur la sûreté maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, lesquels sont dirigés par la GRC.

Ce que nous faisons...

Pour favoriser la sécurité nationale, la Garde côtière est déterminée à :

- Collaborer avec les autres organismes et ministères et à améliorer les relations de travail avec ces derniers dans le cadre des opérations de sûreté maritime et nationale, et de l'élaboration des politiques et des règlements. La GCC participe au Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, sous l'égide de Transports Canada, qui coordonne la politique en matière de sûreté maritime à la grandeur du gouvernement fédéral en appui à l'approche du gouvernement du Canada qui repose sur plusieurs organismes en ce qui a trait à la sûreté maritime.
- Offrir une contribution inestimable afin de sensibiliser les gens au domaine maritime canadien en partageant l'information recueillie par les Services de communications et de trafic maritimes, incluant

les données provenant du Système d'identification automatique, du Système d'identification et de suivi à longue portée des navires, ainsi que de la présence sur l'eau de la flotte de la GCC sur toutes les côtes.

- Contribuer aux mesures d'exécution et d'intervention sur l'eau en procurant des équipages et des navires bien équipés de façon continue, dans le cas des équipes d'enquêtes sur la sûreté maritime dirigées par la GRC et la GCC, ainsi que dans les situations spéciales.
- S'impliquer de façon proactive dans les Centres des opérations de sûreté maritime, qui sont dirigés par les Forces canadiennes, ainsi que dans le Centre des opérations de sûreté maritime des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent, sous l'égide de la GRC.

Le programme de sûreté maritime est offert avec l'appui des instances suivantes :

- L'administration centrale et les organisations régionales de la flotte, les Directions des services maritimes et des Services techniques intégrés, ainsi qu'avec l'appui des experts au sein des programmes de Conservation et Protection, et des Sciences, au MPO dans le cadre d'un effort de collaboration visant à rehausser la contribution du ministère à la sécurité nationale au Canada.
- Les organismes canadiens dans les domaines du renseignement et de l'exécution, dont les Forces canadiennes, la GRC, le ministère de la Sécurité publique, Transports Canada, ainsi que l'Agence des services frontaliers du Canada.

Regard vers l'avenir...

Grâce à l'importance renouvelée de son rôle de soutien, la Garde côtière canadienne continuera d'évaluer les implications d'une évolution d'une attitude indépendante en matière de sûreté maritime vers une culture influencée à la fois par des facteurs concernant la participation et la sécurité nationale.

Les questions relatives à la politique publique, dont tout particulièrement l'échange d'information, joueront un rôle de premier plan dans les projets de sûreté maritime, comme les centres des opérations de sûreté maritime constitués de plusieurs organismes. Les besoins de l'avenir en matière de systèmes d'information de la GCC devront reposer sur les demandes en matière de sûreté maritime et de sécurité nationale. Nous assisterons ainsi à une demande de sensibilisation accrue au domaine maritime, alors que la GCC est bien placée pour procurer des données à valeur ajoutée sur les navires circulant en mer, incluant des renseignements sur le trafic maritime dans l'Arctique.

Les partenaires de la GCC dans le domaine de la sûreté continueront de compter sur la GCC en tant qu'exploitant de la flotte civile canadienne afin de réaliser la partie de leur mandat de sûreté sur l'eau. La flotte de la GCC devra réaliser un équilibre entre ces demandes tout en assurant une utilisation efficace des biens et de la sécurité du personnel.

L'activité de sûreté maritime au sein de la Garde côtière repose sur une série d'initiatives visant à procurer des solutions de services à valeur ajoutée aux divers ministères et organismes du gouvernement qui bénéficient de mandats liés à l'exécution et au renseignement dans le domaine maritime. Sa réussite dépend des communications et de l'échange d'information entre la GCC et les communautés fédérales de renseignement et d'exécution de la loi, ainsi qu'entre le groupe de la sûreté maritime de la GCC, le personnel de l'Administration centrale, ainsi que les régions chargées de réaliser les engagements de la Garde côtière dans le domaine de la sûreté maritime.

Sûreté maritime

Offre les services suivants...	Mesurés comme suit...*	Avec ces objectifs...
• Prestation des services d'information sur le trafic maritime des centres des opérations de la sûreté maritime.	• Fiabilité de l'information de la GCC sur le trafic maritime pour utilisation dans les Centres des opérations de la sûreté maritime (partie de l'année durant laquelle l'information est pleinement disponible).	• 99,7 %
• Prestation efficace et efficiente des services de la flotte de la GCC à des fins de sécurité.	• Pourcentage des services offerts par rapport aux services planifiés (navires actifs).	• 100 %

Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit... *	Avec ces objectifs...
• Sensibilisation accrue au domaine maritime.	• À déterminer (le groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime élabore des indicateurs faisant partie intégrante d'un nouveau cadre de rendement horizontal.	• À déterminer
• Présence accrue afin d'assurer la sûreté en eaux canadiennes.	• Initiative horizontale du SCT à déterminer : à être élaborée avec la GRC.	• À déterminer

* *Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de la GCC.*

Tableau 11 : Ressources en 2009-2010, Sûreté maritime (en milliers de dollars)

Région	Salaire	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	-	593,9	**593,9**
Maritimes	-	2,0	**2,0**
Québec	1 157,5	936,6	**2 094,1**
Centre et Arctique	1 519,6	1 784,6	**3 304,2**
Pacifique	-	591,8	**591,8**
Région de la capitale nationale*	538,0	146,1	**684,0**
Programmes nationaux**	678,3	1 409,4	**2 087,7**
Total programme direct	**3 893,4**	**5 464,4**	**9 357,7**
Répartition de l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	9 806,4	3 674,8	**13 481,2**
Répartition des services de gestion du cycle de vie des biens	1 921,5	899,7	**2 821,2**
Coût total des services	**15 621,2**	**10 038,8**	**25 660,0**

* *La sécurité maritime est gérée à l'échelle nationale à partir de la Région de la capitale nationale.*

** *Les programmes nationaux comprennent un montant de 2 087 700$ consacré aux Centres des opérations maritimes (COM).*

Principales initiatives

Équipe des enquêtes sur la sûreté maritime

Un aspect essentiel de notre rôle accru à l'appui du programme fédéral de sûreté maritime concerne l'élaboration continue du programme conjoint entre la GRC et la GCC, de l'Équipe des enquêtes sur la sûreté maritime (ÉESM) dans la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Ce programme opérationnalise l'approche canadienne axée sur plusieurs organismes en matière de sûreté maritime en tirant profit des atouts actuels du ministère de manière à réaliser de façon collective et efficace notre objectif en matière de sûreté à l'échelle nationale.

Présentement, quatre navires de la Garde côtière évoluent de façon intérimaire à ce titre, et un contrat est en place pour s'assurer d'offrir à tous les membres d'équipage une formation de familiarisation dans le domaine de l'exécution de la loi. De plus, nous avons fait installer un équipement spécifique à bord des navires afin de faciliter les opérations dans le domaine de l'exécution. Nous continuerons de procéder à une évaluation critique du rôle de notre ÉESM et de réaliser la planification nécessaire pour aborder de façon efficace toute question d'ordre personnel ou concernant les infrastructures.

Nous poursuivrons également le travail avec la GRC et le personnel de Conservation et protection du MPO pour cerner les dangers inhérents aux opérations d'application des lois en mer. Ceci nous permettra d'examiner et d'adapter nos procédures et nos pratiques pour assurer le plus haut niveau possible de sûreté pour le personnel de la GCC et les organismes partenaires.

Centres des opérations de la sûreté maritime

Le MPO et la GCC continueront de participer de façon proactive aux initiatives des Centres d'opérations sur la sûreté maritime (COSM). Les Forces canadiennes dirigent ces initiatives sur les côtes, alors que la GRC assume cette responsabilité sur la voie maritime du Saint-Laurent et dans la région des Grands Lacs. Le MPO contribue aux impressionnantes bases de données sur le trafic maritime et à l'analyse de ces données afin d'aider à sensibiliser les gens aux questions maritimes sur les trois côtes et dans la région de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Le 31 mars 2008, l'étape d'élaboration de l'initiative des COSM sur la voie maritime du Saint-Laurent et sur les Grands Lacs a été achevée par la GRC. Le budget 2008 prévoit un financement destiné à la mise sur pied d'un COSM permanent dans cette région.

La classification et la dotation des postes à la Garde côtière, soit dans les COSM sur les côtes et dans la région de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs constituera une priorité au cours des années à venir. Suivant la classification des postes proposés, le processus de dotation débutera en 2009 pour se poursuivre jusqu'en 2010. Le but consiste à placer le personnel des COSM de la GCC en tenant compte de la capacité d'exploitation définie pour chacun des centres.

Système d'identification automatique/ Système d'identification et de localisation à longue portée des navires

Le système d'identification automatique (SIA) entre dans le cadre de la contribution essentielle de la GCC visant à rehausser la sûreté maritime en eaux canadiennes et à proximité de celles-ci. Ce système viendra accroître la surveillance des navires, incluant l'identification presqu'en temps réel des navires approchant et évoluant jusqu'à 40 milles nautiques des côtes canadiennes. Le SIA sera mis en œuvre dans les endroits permettant de couvrir au maximum les côtes et les points d'entrée au Canada, sur le fleuve Saint-Laurent et dans les Grands Lacs.

Le SIA sera accompagné du système d'identification et de localisation à longue portée des navires (SILLPN). Le SILLPN fait partie intégrante des efforts de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui visent à rehausser davantage la sûreté maritime. Le Canada, par l'intermédiaire de la GCC, dirige l'élaboration et la mise en œuvre du SILLPN à l'échelle nationale. Grâce à la technologie par satellite, le SILLPN permettra de suivre les navires de la catégorie SOLAS entrant au Canada et les navires canadiens de cette catégorie évoluant à l'échelle internationale.

Grâce au SILLPN, le Canada sera en mesure d'identifier et de suivre un nombre estimé de 1 000 navires supplémentaires par jour. Ces données permettront de sensibiliser davantage les gens au domaine maritime canadien. Le SILLPN profitera également aux opérations de recherche et sauvetage, alors qu'on identifiera les navires de passage à proximité d'un navire en détresse. Le lancement national du SILLP a eu lieu en janvier 2009 et celui-ci sera pleinement fonctionnel d'ici la fin de l'exercice financier 2009-2010.

La mise en œuvre du SIA et du SIILPN se déroule conformément aux échéances. L'approbation de la deuxième phase du projet de SIA par le Conseil du Trésor comprenait la livraison du système opérationnel complet d'ici 2009-2010. La livraison de l'équipement du SIA et de l'équipement de technologie de l'information aux régions a débuté. L'examen de conception critique du SIA a été achevé en janvier 2009, alors que l'essai de réception en usine du système a pris fin en février 2009. Tout l'équipement devrait être livré à compter d'avril 2009, alors que leur installation sur place devrait être faite d'ici l'automne 2009, et que le système d'information de gestion sur le trafic maritime (SIGTM) devrait être fonctionnel en mars 2010.

Engagement	Responsable
2009-2010	
Installer tout l'équipement nécessaire et mettre en service le système entièrement opérationnel	DG, STI et CA

Réinvestissement dans les biens

Nous investissons dans les systèmes essentiels de surveillance et de suivi afin de rehausser ainsi la sûreté maritime. Nous prévoyons consacrer la somme de 10,4 millions de dollars au projet de SIA/SILLPN en 2009-2010 et de 25 millions de dollars pendant toute la durée de vie du projet.

Pour connaître tous les détails et la liste complète des projets, veuillez consulter l'annexe A.

État de préparation opérationnelle de la flotte de la GCC

Le Programme sur l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la GCC consiste à offrir des navires et hélicoptères sécuritaires, fiables, disponibles et fonctionnels ayant à leur bord des équipages compétents et professionnels prêts à répondre aux besoins sur l'eau et aux besoins liés au domaine maritime. Cette activité de programme implique la gestion de la flotte, l'acquisition de la flotte, le radoub et l'entretien des navires ainsi que l'affectation du personnel de bord. Par l'entremise du Programme sur l'état de préparation opérationnelle de la flotte, l'organisme de la GCC s'assurera que la flotte civile du gouvernement du Canada répond aux besoins actuels et futurs des Canadiens et du gouvernement du Canada.

En plus d'offrir un soutien à la plupart des programmes de la GCC, ainsi qu'aux programmes des sciences et d'application des lois sur les pêches du MPO, la flotte de la GCC offre des services maritimes civils au nom des autres ministères du gouvernement fédéral ou en appui aux priorités maritimes d'autres organisations et organismes fédéraux. Ces clients comprennent le ministère de la Défense nationale, Environnement Canada, la Gendarmerie royale du Canada, le ministère des Affaires étrangères, Transports Canada, Ressources naturelles Canada, ainsi que le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada. Des renseignements détaillés sur le rendement sont publiés chaque année dans le Rapport annuel de la flotte de la GCC.

Réalisations en 2008-2009

Les responsables du Programme sur l'état de préparation opérationnelle de la flotte

- Ont mis en œuvre de l'état de préparation de la mission à l'intention des centres régionaux des opérations et du centre de coordination national.
- Ont mis en œuvre un accord de niveau de services amélioré avec les secteurs des Sciences et de Gestion des pêches et de l'aquaculture au MPO.

De *l'Acadien II*

- Ont accepté les recommandations du contre-amiral Roger Girouard et des enquêtes réalisées par la Commission sur la sécurité dans les transports, la GRC et le ministère de la Défense nationale.
- Ont nommé une équipe spécialisée dirigée par un officier supérieur de la GCC dans le but d'intégrer les recommandations de toutes les enquêtes à un plan d'action unique et à rendre régulièrement des comptes au ministre des Pêches et des Océans (voir la page 51 pour plus de détails).

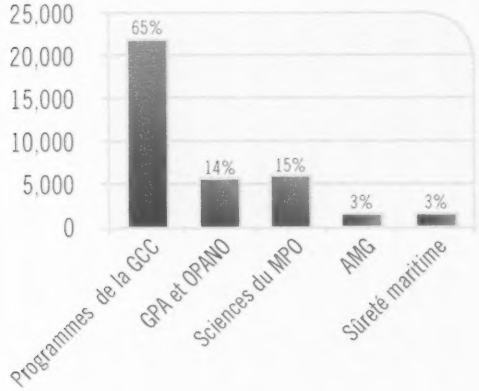
Améliorations en matière de gestion de la flotte

- Élaboration complétée des derniers éléments du cadre financier de la flotte.
- Conclusion de la politique de gestion du carburant de la flotte.
- Conclusion de l'analyse des besoins dans le cadre du projet de modernisation du Système d'information sur les activités de la Flotte.
- Distribution de plans d'entretien normalisé pour les systèmes à bord des navires et d'un ensemble normalisé de devis de radoub pour les navires de type 1100.

Initiative liée aux ressources humaines

- Inauguration d'un programme de perfectionnement des ressources humaines de la flotte constitué d'initiatives favorisant le perfectionnement professionnel et le transfert du savoir.

Figure 3 : Services prévus par client, 2009-2010 (en jours opérationnels)



État de préparation opérationnelle de la flotte

Offre les services suivants...	Mesurés comme suit...*	Avec ces objectifs...
Jours d'opération de la flotte déterminés pour : • offrir les services maritimes de la GCC; • offrir les programmes de sciences et de conservation et protection de la GCC; • répondre aux autres besoins du gouvernement fédéral.	• Nombre total de jours d'opération de la flotte. • Tel qu'ien font état les ententes sur les niveaux de service. • Nombre total de jours d'opération pour le Secteur des sciences au MPO. • Nombre total de jours d'opération pour Conservation et Protection au MPO. • Nombre total de jours d'opération pour les AMG. • Nombre total de jours d'opération pour les navires évoluant dans le cadre du programme des équipes d'exécution dans le domaine de la sûreté maritime pour la GRC et la GCC, ainsi que pour tout autre navire offrant un soutien en matière de sûreté maritime.	• Tel qu'ien font état les ententes sur les niveaux de service.

Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
• Prestation sûre, sécuritaire, efficace et adéquate des services de la flotte de la GCC pour le gouvernement du Canada.	• Pourcentage de services offerts par rapport aux services planifiés pour tous les programmes. • Pourcentage de services offerts par rapport aux services planifiés pour les programmes de la GCC. • Pourcentage de services offerts par rapport aux services planifiés pour les Sciences au MPO. • Pourcentage de services offerts par rapport aux services planifiés pour Conservation et Protection au MPO. • Pourcentage de services offerts par rapport aux services planifiés pour les programmes du gouvernement du Canada. • Nombre d'incidents dangereux.	• 100 % (avec une marge de tolérance de 10 %) en 2008.
• Réapprovisionnement des communautés nordiques pour lesquelles il n'existe aucun service commercial.	• Pourcentage des cargaisons de réapprovisionnement livrées dans le Nord par la GCC (en tonnes métriques) par rapport au plan.	• Livraison de 100 % des cargaisons prévues selon les ententes avec le Nunavut et Environnement Canada.

* *Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de la GCC.*

Tableau 12 : Ressources en 2009-2010, État de préparation opérationnelle de la flotte (en milliers de dollars)

Région	Salaire	E et E	Total*
Terre-Neuve-et-Labrador	43 802,1	15 223,7	**59 025,8**
Maritimes	31 616,4	10 212,1	**41 828,5**
Québec	28 210,1	8 735,5	**36 945,6**
Centre et Arctique	18 712,3	4 297,7	**23 009,9**
Pacifique	34 664,8	11 241,4	**45 906,2**
Région de la capitale nationale	9 031,1	10 072,3	**19 103,4**
Programmes nationaux**	-	2 436,5	**2 436,5**
Total programme direct	**166 036,8**	**62 219,2**	**228 255,9**

* *Comprend tous les coûts des navires, à l'exception du carburant.*
** *Les programmes nationaux comprennent un montant de 2 436 500$ consacré aux dépenses nationales entourant le programme des hélicoptères.*

Figure 4 : Distribution des navires et des hélicoptères par région, 2008-2009

En 2009-2010, la flotte de la GCC comporte 116 navires.

Flotte des gros navires :
(>88 m) : 6
(48-87 m) : 27
(plus de 33 m) : 5

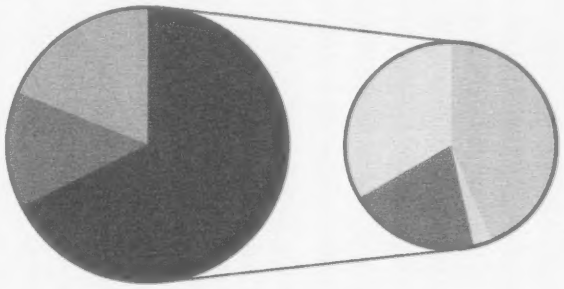
Flotte des petits navires :
Petits navires et aéroglisseurs (jusqu'à 33 m) : 36
Bateaux de sauvetage : 41

TOTAL: 116 navires
TOTAL: 22 hélicoptères

De plus, la GCC possède 10 navires additionnels en réserve.

La très grande partie du temps des navires est consacrée aux programmes dont la Garde côtière est responsable. Toutefois, la flotte offre des services directs aux programmes liés aux Sciences, à la Gestion des pêches et de l'aquaculture et à l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest (OPANO). La flotte appuie également divers autres ministères du gouvernement.

Figure 5 : Coûts prévus des navires par programme, 2009-2010



67,6% Programmes de GCC
15,5% Sciences du MPO
10,1% GPAO/OPANO
6,7% AMG
27,9% SAR/IE
3,0% Sûreté maritime
12,4% Aides à la navigation
0,3% SCTM
24,2% Déglaçage

Sciences

En 2009-2010, nous prévoyons réaliser 3 802 jours d'opérations en temps d'utilisation des navires et plus de 230 heures en temps d'utilisation des hélicoptères au Secteur des sciences du MPO. Cependant, notre flotte répond également aux besoins du programme scientifique général du gouvernement, et 720 jours d'opération supplémentaires sont prévus, entre les divers clients et initiatives spéciales.

Les clients scientifiques de la flotte incluent le Programme scientifique du ministère des Pêches et des Océans Canada, le Service hydrographique du Canada, Environnement Canada, Ressources naturelles Canada, ainsi que la recherche appuyée par le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada (CRSNG).

Alors que des activités scientifiques se déroulent à bord de plusieurs de nos navires polyvalents, 17 des navires de la flotte se consacrent exclusivement aux efforts scientifiques du MPO et d'autres organisations.

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

Nous continuons d'offrir un soutien au déglaçage dans le cadre des priorités scientifiques du gouvernement touchant les obligations du Canada en matière de cartographie du fond marin en vertu de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (UNCLOS). En plus du soutien continu

des brise-glaces dans le cadre de la recherche maritime dans l'Arctique au cours de l'Année polaire internationale (API) qui prendra fin en 2009-2010, cette opération a constitué une rare occasion de coopération internationale à la recherche scientifique dans les régions de l'Arctique et de l'Antarctique.

Gestion des pêches et de l'aquaculture – Conservation et protection

Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest

Le Canada a le droit et la responsabilité de surveiller et d'inspecter les navires des autres États de l'organisation dans le but d'assurer le respect des règles établies en vertu des conventions sur les pêches dont nous sommes membre, comme l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest (OPANO). L'inspection des activités relatives aux pêches est effectuée dans la zone réglementée par l'OPANO par des agents des pêches agissant en tant qu'inspecteurs de l'OPANO principalement à bord des navires de la Garde côtière canadienne.

Chasse au phoque

Alors que, par le passé, la GCC offrait des services en appui à la récolte annuelle des phoques, cet exercice financier marque la troisième année d'intégration de ce besoin au plan annuel des opérations de la flotte à l'échelle nationale. Un soutien spécialisé a été prévu pour les mois d'avril 2009 et de mars 2010. La surveillance de la récolte annuelle des phoques bénéficie habituellement du soutien des brise-glaces et des hélicoptères de la GCC dans les zones de pêche 4S/4T/4R (Golfe), ainsi que dans la zone sud-est 2J et dans la zone nord-ouest 3K (front).

Application de la Loi sur les pêches

Les activités liées à la conservation et la protection visent à assurer la conformité à la loi, aux politiques et aux plans de pêches en matière de conservation et d'utilisation durable des ressources halieutiques. Il faut des patrouilleurs pour effectuer la patrouille des zones fermées et limitrophes et pour faire des inspections en mer afin d'assurer le respect des règlements conçus pour garantir une pêche ordonnée. Dans la région du Pacifique, la GCC et Gestion des pêches et de l'aquaculture discutent afin de déterminer s'il faut maintenir ou modifier le programme des agents d'exécution dans le domaine maritime (AÉM), et leur décision est attendue en 2009-2010. La formation initiale des agents des navires au rôle d'AÉM nécessiterait un soutien financier du secteur national de Conservation et Protection. Par le fait même, la flotte devrait procurer des agents afin de remplacer les agents en formation.

Principales initiatives

Jeux olympiques de 2010

La Garde côtière jouera un rôle de soutien auprès du ministère de la Défense nationale et de la Gendarmerie royale du Canada afin d'assurer la sécurité lors des Jeux olympiques de 2010 qui se tiendront à Vancouver. La GCC a financé un agent de liaison (AL) à temps plein qui représente le MPO et la GCC à toutes les réunions de travail interministérielles tenues à Vancouver. Le bureau de cet AL sera situé au Centre des opérations maritimes des jeux olympiques pendant les exercices et les jeux. En ce qui concerne les opérations sur l'eau, la GCC prêtera main forte à la GRC en déployant un navire aux fins de la sûreté maritime pendant toute la durée des jeux, en plus d'installer des bouées de navigation spéciales pour délimiter les zones de contrôle sur l'eau. D'autres mesures de soutien seront offertes sur la base du recouvrement des coûts, sur demande de nos partenaires. Toutes les opérations régulières se poursuivront dans la région du Pacifique.

Plan d'action de L'Acadien II

Le 29 mars 2008, le bateau de pêche *L'Acadien II* chavirait alors qu'il était remorqué par le NGCC *Sir William Alexander*. Deux des six membres d'équipage ont été rescapés, alors que quatre autres ont péri, dont l'un n'a jamais été retrouvé. En réponse à cet accident tragique, plusieurs enquêtes ont été entreprises, donnant lieu aux rapports suivants :

- Un rapport du Bureau de la sécurité des transports (BST) afin de déterminer la cause de l'incident, ainsi que tout facteur pouvant y avoir contribué;
- Un rapport de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) afin de déterminer si des infractions d'ordre criminel se sont produites (la GRC en est venue à la conclusion qu'aucune enquête criminelle n'était justifiée);
- Une enquête du contre-amiral Roger Girouard (à la retraite), nommé par le ministre des Pêches et des Océans, afin de déterminer de façon indépendante si les politiques et aux procédures de la GCC avaient été suivies et si ces dernières sont adéquates; et
- Un rapport du ministère de la Défense nationale (sur demande de la GCC) afin de préparer un rapport sur les opérations de recherche et sauvetage pour consigner les détails pertinents de l'incident.

Immédiatement après la publication de ces rapports, une équipe spécialisée dirigée par un officier supérieur de la Garde côtière a analysé chacun des rapports et intégré les recommandations faites à un plan d'action unique. Cette étape s'est déroulée en consultation avec Transports Canada, le ministère de la Défense nationale, ainsi que le secteur de

la gestion des pêches et de l'aquaculture au MPO pour faire en sorte que tous les points soient considérés. La GCC est déterminée à donner suite à toutes les recommandations énoncées dans le plan d'action et elle entend afficher régulièrement des rapports d'étape avec le plan d'action complet sur le site Web de la GCC.

Citation du commissaire attribuée à Tim Surette

Le 29 mars 2008, le bateau de pêche L'Acadien II a chaviré alors qu'il était remorqué par le NGCC *Sir William Alexander* au large de l'île du Cap Breton en N.-É. Quatre des membres d'équipage du bateau ont péri dans l'accident. Après la tragédie, on a fait appel à un certain nombre d'employés de la Garde côtière afin d'entreprendre une série de mesures extraordinaires. Toutefois, Tim Surette s'est démarqué de ses collègues par le courage et la détermination personnelle dont il a fait montre à l'endroit des familles des marins tués.

Tim a passé un certain temps avec les représentants des familles en groupe et de façon individuelle, ainsi qu'avec des responsables de la communauté locale des Îles-de-la-Madeleine où les liens sont serrés. Sa capacité d'établir un lien avec les parents endeuillés des membres d'équipage perdus au cours de la période chargée d'émotion qui a suivi l'accident a été fort appréciée par les familles et les collègues de Tim.

Améliorations continues en matière de gestion de la flotte

Pour entretenir une flotte prête sur le plan opérationnel et capable de répondre aux demandes de service, les responsables de la gestion de la flotte continueront d'accroître l'efficacité interne afin d'assurer une uniformité à l'échelle nationale, l'efficacité de l'organisation, ainsi que des liens avec les régions et les clients. Ceci étant dit, la flotte de la Garde côtière continuera d'examiner la façon de réaliser ses activités et d'apporter les améliorations nécessaires afin de rehausser le service dans le cadre du processus pilote continu des ententes sur les niveaux de service. Nous renouvellerons ainsi notre Plan de d'investissement intégré et notre Plan de renouvellement de la flotte pour faire en sorte que notre planification des immobilisations demeure cohérente avec nos besoins sur le plan des opérations.

La Flotte de la GCC continuera d'investir dans l'amélioration de son système d'information sur les activités de la flotte (SIAF) et d'améliorer des règles opérationnelles afin d'assurer une utilisation efficace du SIAF. Le système d'information sur les activités de la flotte concerne les activités que réalisent les navires de la flotte à chaque heure, en plus de procurer de l'information à tous les niveaux de gestion. Par conséquent, ce système est indispensable aux fins du processus décisionnel, de la planification, de la mesure du rendement et du processus de reddition des comptes à tous les niveaux de gestion et à la population grâce au Rapport annuel de la flotte.

Engagement		Responsable
2009-2010		
Compléter la conception du projet de mise à niveau de l'architecture du système d'information sur les activités de la flotte (iFleet).	VG	DG, Flotte
Réviser le plan de renouvellement de la flotte.		DG, Flotte
Publier et tenir à jour sur l'intranet un manuel électronique sur la gestion de la flotte.		DG, Flotte
Finaliser la matrice normalisée des équipages en fonction des profils de compétences.		DG, Flotte

Entretien amélioré de la flotte actuelle

L'acquisition des nouveaux navires prendra plusieurs années. Entre-temps, la flotte existante doit être maintenue dans un état aussi fonctionnel que possible.

Dans son rapport de 2007, la vérificatrice générale indiquait que les progrès de la mise en œuvre de la gestion du cycle de vie ont été lents et qu'ils ont soulevé plusieurs problèmes concernant les systèmes et les procédures d'entretien. Elle indiquait aussi que les défaillances de l'entretien des navires sont liées à un manque de documentation sur l'entretien.

Suite au rapport sur la gestion de l'entretien des navires, nous avons élaboré un plan d'action consacré aux lacunes soulignées dans le rapport (voir la priorité no 5 pour obtenir plus de détails).

Nous avons mené des sondages portant sur l'évaluation de l'état des navires de façon à pouvoir rendre de décisions

Réalisations en 2008-2009

Meilleur entretien de la flotte actuelle

- Publication de plans d'entretien normalisé pour les systèmes essentiels à bord des navires de type 1100.
- Évaluation des questions de sécurité des antennes de fréquence radio en ce qui concerne les navires de la flotte, et atténuation des lacunes au moyen de la diffusion d'information technique et de la formation.
- Poursuite du programme d'évaluation de l'état des navires afin de prévoir les besoins en matière d'entretien. Cette opération est devenue une pratique standard au sein de la GCC.

mieux informées en ce qui a trait aux investissements, de mieux planifier les opérations de radoub et de réduire les effets des opérations. Ce programme s'est poursuivi au cours de l'année et il a été accepté en tant que pratique opérationnelle normalisée.

Au cours de cette année axée sur les efforts consacrés à la normalisation des plans d'entretien de type 1100, nous avons élaboré des devis de radoub standard pour cette catégorie de navires.

Afin de poursuivre la normalisation des pratiques d'entretien et pour tirer profit des réalisations des quelques dernières années, nous prévoyons mettre en œuvre le manuel de génie et d'entretien des navires de la flotte en 2009-2010. En plus des initiatives faisant partie du projet de gestion de l'entretien des navires, nous améliorerons les pratiques d'entretien des navires de la GCC.

Engagement		Respon-sable
2009-2010		
Mise en œuvre des manuels de génie et d'entretien pour les navires de la flotte.	VG	CA

Initiatives en matière de ressources humaines

Le perfectionnement continu de l'état de préparation opérationnelle de la flotte comprend une variété d'initiatives conçues pour soutenir l'effectif de la flotte. Environ 2 500 de nos employés, soit plus de 50 %, constituent le personnel navigant de la flotte. Ils sont appuyés par 180 membres additionnels du personnel de la flotte à terre. Ainsi, il est tout aussi essentiel d'assurer la gestion efficace des ressources humaines de la flotte que de nos opérations, comme la gestion de nos navires et de nos autres biens physiques. Sur le plan de la gestion continue, la GCC continuera de faire appel aux initiatives dans le domaine des ressources humaines de la flotte annoncées en 2007-2008, ainsi qu'au programme de perfectionnement des ressources humaines de la flotte adopté en 2008-2009, pour ainsi consolider davantage une flotte nationale et parfaitement intégrée.

En tant qu'initiative spéciale des deux prochains exercices financiers, la GCC élaborera des exigences professionnelles plus précises concernant la vision du personnel navigant et des officiers des SCTM pour assurer un équilibre entre les besoins des gens qui présentent des troubles de la vue et la sécurité de tous les gens présents dans l'environnement de travail.

Engagement	Respon-sable
2009-2010	
Début de la recherche sur les normes relatives à la vision du personnel navigant.	DG, Flotte
2010-2011	
Élaboration d'exigences professionnelles concernant la vision du personnel navigant.	DG, Flotte

Engagement	Respon-sable
2009-2010	
Élaborer un programme de certification des membres d'équipage des navires.	DG, Flotte
2010-2011	
Mettre en œuvre le programme de certification des membres d'équipage des navires.	DG, Flotte

Réinvestissement dans les biens de la flotte

Au cours des dernières années, le gouvernement a procédé à des investissements considérables dans sa flotte. Au fur et à mesure que nous procédons à l'acquisition de nouveaux navires, nous continuons d'investir dans notre flotte actuelle afin d'optimiser sa disponibilité et sa fiabilité. Dans son budget 2009, le gouvernement du Canada a prévu un soutien additionnel pour les biens de la flotte de la Garde côtière en réservant la somme de 175 millions de dollars (90 millions de dollars en 2009-2010; 85 millions de dollars en 2010-2011) destinée à divers projets d'immobilisations qui pourront débuter immédiatement dans le cadre du programme de stimulants économiques. Incluant ces projets, la Flotte gérera au total 26 projets d'immobilisations d'une valeur de 173 millions de dollars, en 2009-2010. Cinq autres projets d'immobilisations, ayant obtenu l'approbation de principe et dont la valeur totale s'élève à 11,6 millions de dollars en 2009-2010, pourront débuter suite à l'approbation du financement.

Veuillez consulter une description détaillée et la liste complète des projets à l'annexe A.

Gestion du cycle de vie des biens

Le programme des services de gestion du cycle de vie des biens de la Garde côtière implique la gestion efficace du cycle de vie des biens de la GCC. Ce programme comporte des services de génie du cycle de vie, d'acquisition, d'entretien et d'aliénation en appui aux biens qui ne font pas partie de la flotte de la GCC, ainsi que le génie du cycle de vie en appui aux biens de la flotte de la GCC (alors que l'acquisition et l'entretien des navires sont financés grâce au Programme d'état de préparation opérationnelle de la flotte). Cette activité de programme fait en sorte que la capacité, la fiabilité, la disponibilité et la valeur de la flotte sont assurées à un coût minimal du cycle de vie, améliorant ainsi l'efficacité de la prestation des programmes de la GCC aux Canadiens.

La GCC gère des biens physiques dont la valeur de remplacement estimée s'élève à 11,6 milliards de dollars. Ce montant est réparti comme suit :

- Biens de la flotte – valeur de remplacement estimée de 10 milliards de dollars, ce qui comprend les gros navires, les petites embarcations et les hélicoptères.
- Équipements et autres biens mobiles – valeur de remplacement estimée de 1,6 milliard de dollars.

Ces biens comprennent de gros brise-glaces et des tours de communication radio, ainsi que des systèmes de communications électroniques et de navigation, de petites radios portables, de même que des aides à la navigation fixes et flottantes.

Les services de gestion des biens sont dispensés par au-delà de 950 ingénieurs, techniciens, technologues, personnes de métier, gestionnaires et employés de soutien qui travaillent dans plus de 70 ateliers et bureaux répartis dans cinq régions et à l'administration centrale.

Services de gestion du cycle de vie

Offre les services suivants…	Mesurés comme suit… *	Avec ces objectifs…
• Achat d'immobilisations majeures par la GCC.	• Pourcentage des projets d'immobilisations majeures complétés conformément aux échéances.	• 90 %
• Acquisition d'immobilisations majeures de la flotte de la GCC dans le cadre de l'initiative de renouvellement de la flotte.	• Pourcentage des Grands projets de l'État complétés conformément aux échéances, au budget et ayant présenté le rendement souhaité.	• 100 %
• Entretien des biens de la flotte de la GCC.	• Pourcentage de l'entretien (par coût) qui n'est pas planifié (biens de la flotte).	• 20-35 %
• Entretien des biens autres que la flotte de la GCC.	• Pourcentage de l'entretien (par coût) qui n'est pas planifié pour les aides à la navigation de la GCC.	• 25-40 %
• Entretien des biens des SCTM de la GCC.	• Pourcentage de l'entretien (par coût) qui n'est pas planifié pour les biens des SCTM de la GCC.	• 30-40 %

Pour atteindre ce résultat…	Mesuré comme suit… *	Avec ces objectifs…
• Les biens de la GCC sont disponibles aux fins prévues. Les biens de la GCC sont fiables.	• Pourcentage de la durée de vie en service restante des biens de la flotte de la GCC.	• 40 à 60 % (pour 2015)
	• Pourcentage du temps de disponibilité des biens de la flotte de la GCC (en fonction de l'entretien).	• 85 %
	• Taux de réinvestissement dans les biens de la flotte de la GCC (roulement moyen de trois ans).	• 4 %
	• Taux de réinvestissement dans les aides à la navigation de la GCC (roulement moyen de trois ans).	• 7 %
	• Taux de réinvestissement dans les biens des Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) de la GCC (roulement moyen de trois ans).	• 5 %

* *Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de la GCC.*

Tableau 13 : Ressources en 2009-2010, Services de gestion du cycle de vie des biens (en milliers de dollars)

Région	Salaire	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	8 975,6	4 329,0	**13 304,5**
Maritimes	10 992,3	4 069,0	**15 061,3**
Québec	10 475,7	6 023,6	**16 499,3**
Centre et Arctique	10 123,5	3 278,4	**13 401,9**
Pacifique	11 561,7	4 183,7	**15 745,4**
Région de la capitale nationale	7 043,9	5 821,9	**12 865,8**
Programmes nationaux*	-	-	-
Total programme direct	**59 172,8**	**27 705,5**	**86 878,3**

* *La Région de la capitale nationale est responsable de la fonction de génie national, ainsi que de la gestion du cycle de vie de plusieurs systèmes d'information de la GCC qui font l'objet d'une mise en oeuvre à l'échelle nationale.*

Principales initiatives

Entretien amélioré de la flotte actuelle

Voir la section sur l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière, à la page 50, pour obtenir plus de détails sur l'amélioration de l'entretien de la flotte actuelle.

Système de gestion des biens

Nous continuerons d'améliorer la mise en œuvre de nos processus et de notre documentation afin d'accroître la maintenabilité et pour réduire le coût du cycle de vie de nos biens.

Nous avons procédé au déploiement du système de gestion des biens (SGB), ce qui représente le système de gestion de l'entretien des biens à terre et des navires de la GCC, sur 12 navires de la GCC. En 2009-2010, il est prévu que 24 autres navires, pour un total de 36, auront un logiciel complété et fonctionnel. De plus, un outil de communication entre les navires et les postes à terre sera mis sur pied afin d'offrir un accès au personnel des régions et de l'Administration centrale à terre ayant accès à la base de données d'un navire.

Engagement		Responsable
2009-2010		
Installer le système de gestion des biens au complet avec le module de gestion de l'entretien à bord de 24 autres navires.	VG	DG, STI
2010-2011		
Installer le module de gestion d'inventaire du système de gestion des biens à bord de certains navires de la GCC.	VG	DG, STI

Gestion de la sécurité des technologies de l'information

En 2008-2009, nous avons répondu à nos exigences en vertu du Plan d'action de gestion de la sécurité des technologies de l'information (GSTI) du Secrétariat du Conseil du Trésor :

- En réalisant la conformité avec la GSTI;
- En procédant à la mise sur pied d'une organisation de sécurité TI, d'une structure et de mesures de contrôle de gestion à la GCC; et
- En procédant à la mise en œuvre d'un réseau de sécurité conforme aux exigences de sécurité de base pour les zones de sécurité du réseau du gouvernement du Canada au Centre de la sécurité des télécommunications.

Engagement	Responsable
2009-2010	
Mise en œuvre d'un système de gestion de la structure de gouvernance de la sécurité des technologies de l'information.	DG, STI

Centres de solutions techniques (électronique)

Dans le cadre du processus d'amélioration continue, nous procéderons cette année à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un centre de solutions techniques (électronique), incluant les ententes sur les niveaux de service, et ce, à l'échelle nationale et régionale.

Engagement	Responsable
2009-2010	
Mise en œuvre d'un centre de solutions techniques (électroniques).	CA

Amélioration de l'entretien de l'infrastructure côtière existante

Comme pour nos navires hauturiers, nous devons améliorer sans cesse l'entretien de nos biens physiques à terre, conformément aux attentes du gouvernement quant à la capacité des biens, leur fiabilité, leur disponibilité et leur valeur à un coût minimal de cycle de vie.

Suivant la publication réussie du Manuel d'entretien technique des navires, nous procéderons à l'élaboration et à la mise en place de manuels comparables pour les biens électroniques (principalement des biens connexes au SCTM), ainsi que pour les infrastructures marines et civiles (principalement les aides fixes et les aides flottants). De plus, au cours des quelques prochaines années, la GCC élaborera et mettra en application des plans d'entretien uniformisés pour les biens à terre.

Engagement		Respon-sable
2009-2010		
Rédiger un manuel de génie et d'entretien normalisé pour certains biens de la GCC :	VG	
• Rédiger un manuel de génie et d'entretien pour l'Infrastructure marine et civile incluant le matériel de communication et de formation.		DG, STI
• Élaborer la stratégie et les méthodes d'élaboration des plans d'entretien des infrastructures à terre.		DG, STI
2010-2011		
Élaborer davantage et mettre en application les manuels d'ingénierie et d'entretien normalisés pour certains biens de la GCC :	VG	
• Publier et assurer la mise en application du manuel de génie et d'entretien pour l'Infrastructure marine et civile.		CA
• Rédiger le manuel de génie et d'entretien pour l'électronique et l'informatique, incluant le matériel de communication et de formation.		DG, STI
• Remettre des plans d'entretien uniformisés des infrastructures à terre, conformément à la stratégie et au plan.		DG, STI
2011-2012		
• Mettre en œuvre des plans d'entretien uniformisés pour les infrastructures à terre, conformément aux stratégies et aux plans généraux.		CA
• Assurer la mise en œuvre d'un manuel de génie et d'entretien pour l'électronique et l'informatique.		CA

Initiatives liées aux ressources humaines

Guide des systèmes de gestion du cycle de vie

Alors que la GCC est déterminée à réaliser les initiatives d'apprentissage et de perfectionnement pour assurer la disponibilité d'une main-d'œuvre spécialisée, bien formée, avertie et professionnelle, la formation initiale portant sur le manuel de directives du système de gestion du cycle de vie (SGCV), qui a débuté en 2008-2009, pendra fin en 2009-2010. Le but de cette formation consiste à mieux faire comprendre la gestion du cycle de vie (GCV) et ses processus à tous les employés de la GCC. Ce cours d'une durée d'un jour s'adresse au personnel non technique et constitue une version condensée de la formation sur le SGCV offerte aux employés techniques au cours des quelques dernières années. Le plan du cours et son contenu seront modifiés pour tenir compte des réactions et des leçons apprises dans le cadre des séances de formation offertes pendant ces années.

Engagement	Respon-sable
2009-2010	
Offrir la formation nécessaire sur le manuel de directives du système de gestion du cycle de vie.	CA

Génie

La GCC s'est engagée à élaborer un Plan d'action comportant des solutions en matière de main-d'oeuvre dans le domaine du génie afin d'aborder la question du recrutement et du maintien en poste des ingénieurs. L'objectif de ce plan consiste : (a) à assurer le transfert du savoir de l'organisation; (b) à favoriser le perfectionnement des compétences et à permettre au personnel de génie actuel de croître au sein de l'organisation; et (c) à recruter des ingénieurs maritimes ayant suivi une formation à l'université.

Engagement		Respon-sable
2009-2010		
Procéder à une analyse des lacunes de haut niveau en ce qui concerne les besoins en génie.		DG, STI DG, GPÉ
Élaborer un Plan d'action comportant des solutions en matière de main-d'oeuvre dans le domaine du génie.		DG, STI DG, GPÉ
2010-2011		
Mettre en œuvre le Plan d'action comportant des solutions en matière de main-d'oeuvre dans le domaine du génie.	VG	DG, STI DG, GPÉ

Programme de perfectionnement en électronique de la marine

En nous inspirant d'un examen récent des programmes, nous tenterons de déterminer les façons de modifier le programme de perfectionnement électronique dans le domaine maritime (MELDEV)[5] afin d'assurer son succès continu.

Engagement	Respon-sable
2009-2010	
Examiner le programme de perfectionnement en électronique de la marine afin de déterminer les points d'amélioration possible.	DG, STI

5 Il s'agit là d'une occasion de formation et de perfectionnement à l'œuvre afin d'aider les participants à acquérir une maîtrise sur le plan technique.

Réinvestissement dans les biens

L'âge moyen et l'état physique en décrépitude de nos biens réduisent leur fiabilité et leur rendement, ce qui entraîne une escalade des coûts d'exploitation et d'entretien. La gestion efficace des coûts souffre également du besoin accru de gérer les anciens et les nouveaux biens, alors que nous conservons d'anciennes technologies tout en adoptant de nouvelles.

La stratégie de réinvestissement de la Garde côtière a pour but de remettre à neuf et de remplacer les biens qui se sont détériorés avec le temps. Cette stratégie de réinvestissement devrait permettre de ramener nos biens à leur état original. Une telle amélioration de l'état de nos immobilisations aura des répercussions directes sur l'ampleur de la prestation des services de la GCC, ainsi que sur les coûts connexes de l'exploitation et l'entretien continus.

En 2009-2010, nous prévoyons consacrer la somme 2,2 millions de dollars aux biens de la GCC. Pour une description complète et intégrale des projets, veuillez consulter l'annexe A.

Citation du commissaire attribuée à Samir Gharbi et Bernard Doyon

Samir Gharbi, ingénieur de projet au sein de notre groupe des Services techniques intégrés, a récemment élaboré un modèle de prévision d'accroupissement qui permet d'améliorer grandement la précision et l'efficacité de la table présentement utilisée. Cette table permet de calculer plus facilement la revanche de profondeur de la quille des navires.

Samir a produit ce nouveau modèle après avoir effectué de nombreux essais sur l'eau, en conditions réelles, et une analyse minutieuse d'une quantité impressionnante de données. Les résultats de cette étude serviront à l'élaboration d'une nouvelle méthode de calcul de la revanche de profondeur, ainsi que des outils devant permettre aux navigateurs et aux agents de réglementation du trafic maritime de l'utiliser.

Le projet de Samir aura un incidence considérable sur la navigation, la sûreté maritime et la prévention de la pollution. Ses multiples réalisations sont reconnues comme étant exceptionnelles, y compris la portée de ses essais sur l'eau, l'intelligence et le caractère innovateur de l'approche de modélisation proposée, la précision de son nouveau modèle, ainsi que la rigueur scientifique qui ont entouré son élaboration.

Compte tenu de l'intérêt croissant de la population à l'égard de l'environnement marin, Bernard Doyon, ingénieur des Services techniques intégrés, a consacré ses efforts à l'élaboration d'une approche efficace de récupération des hydrocarbures dans les eaux encombrées de glaces. En raison du changement climatique, il est prévu que le trafic maritime dans ces conditions augmente au cours des prochaines années. Son innovation arrive à point nommé, alors qu'elle servira à la fois la Garde côtière et les Canadiens.

Son projet de recherche est innovateur et semble unique au monde. Le niveau élevé d'expertise, de professionnalisme, de dévouement et de détermination dont il a fait preuve dans le cadre de ce projet a permis avantageusement à la Garde côtière canadienne de devenir un chef de file mondial dans le domaine de la récupération des hydrocarbures dans les eaux encombrées de glaces.

Collège de la Garde côtière canadienne

Le Collège de la Garde côtière canadienne est le principal centre de formation opérationnelle et technique de la GCC. Sa mission consiste à assurer la formation et le perfectionnement des professionnels dans le domaine maritime en appui aux programmes de la GCC dans les domaines de la sécurité et de la protection de l'environnement. En tant que centre d'expertise en formation de la GCC, le Collège vise à offrir une formation et des services maritimes bilingues et de qualité.

Le Collège offre les programmes d'éducation indispensables à l'échelle nationale, et ce, à quatre niveaux, soit le Programme de formation des officiers de la GCC (PFOGCC), une formation technique continue du personnel navigant, dans les domaines des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM), de la formation sur l'entretien et l'équipement du matériel maritime, ainsi que du sauvetage, de la sûreté et de l'intervention environnementale.

Étant un centre de formation en résidence, le Collège a actuellement à son emploi près de 86 personnes, incluant 40 instructeurs, 46 employés à temps plein qui s'occupent du soutien académique, de l'administration générale et de la gestion de la situation, ainsi que de la réservation de bureau et de la gestion des biens.

Réalisations en 2008-2009

Le Collège de la Garde côtière canadienne

- A remis un diplôme à 27 officiers des SCTM.
- A offert une formation à 154 techniciens spécialistes en électronique et inspecteurs de radio de navire.
- A offert une formation en SAR à 56 employés de la Garde côtière et membres du ministère de la Défense nationale.
- A repositionné l'initiative de recrutement dans le cadre du programme de formation des officiers de la GCC et mis sur pied une stratégie visant à collaborer étroitement avec les régions afin de favoriser et de maximiser les résultats dans ce domaine.
- A organisé la première journée 'portes ouvertes' en 15 ans au Collège de la GCC, ce qui a permis d'attirer 1 000 visiteurs (locaux et provenant de l'extérieur de la province), un événement qui a fait l'objet d'un reportage aux nouvelles télédiffusées à l'échelle nationale.
- A rétabli et comblé le poste de directeur des études en le confiant à un officier supérieur de la GCC pour faciliter le repositionnement académique stratégique du Collège.

Collège de la Garde côtière canadienne

Offre les services suivants...	Mesurés comme suit...*	Avec ces objectifs...
• Personnel formé	• Pourcentage de cours offerts selon la prestation planifiée (PEOGCC).	• 100 %
	• Pourcentage de cours offerts selon la prestation planifiée (SCTM).	• 100 %
	• Pourcentage de cours offerts selon la prestation planifiée (SAR).	• 100 %
	• Pourcentage de cours offerts selon la prestation planifiée (IE).	• 100 %
	• Pourcentage de cours offerts selon la prestation planifiée (FEEM).	• 100 %
• Personnel qualifié	• Nombre d'étudiants complétant leurs cours et programmes (PEOGCC).	• 29
	• Nombre d'étudiants complétant leurs cours et programmes (SCTM).	• 23
	• Nombre d'étudiants complétant leurs cours et programmes (SAR).	• 52
	• Nombre d'étudiants complétant leurs cours et programmes (IE).	• 26
	• Nombre d'étudiants complétant leurs cours et programmes (FEEM).	• S/O

Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
• Professionnels qualifiés de la marine pour offrir les programmes de la GCC	• Objectifs à réaliser tel que prévu dans le Plan des ressources humaines de la GCC.	• À déterminer

* *Il s'agit d'indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de la GCC.*

Tableau 14 : Nombre de candidats au Collège de la Garde côtière canadienne

Programme		2009	2010	2011	2012
Programme de formation des officiers de la GCC (PFOGCC)	Navigation*	0[6]	11	21	22
	Ingénierie*	14	12	7	14
Officier des Services de communications et de trafic maritimes (OSCTM)	Anglais	14	14	15	11
	Français	8	9	4	6
Formation sur l'entretien et l'équipement maritimes (FEEM)*		154	152	152	152
Sauvetage, sûreté et intervention environnementale (SSIE).	Formation en recherche et sauvetage **	68	68	68	68
	Formation en intervention environnementale ***	48	48	48	48
Formation en techniques de la flotte		À dét.	À dét.	À dét.	À dét.

* *Nombre prévu de diplômés.*

** *Sous-réserve de changements (augmentation ou réduction), compte tenu des résultats des inscriptions, ainsi que des ressources financières et humaines.*

*** *Ces chiffres reposent sur les prévisions du nombre de cours et de places par cours.*

Tableau 15 : Ressources consacrées au Collège de la Garde côtière canadienne en 2009-2010 (en milliers de dollars)

Région	Salaires	E et E	Total
Collège de la Garde côtière canadienne	6 305,7	7 831,8	**14 137,6**
Programmes nationaux	-	-	-
Total programme direct	**6 305,7**	**7 831,8**	**14 137,6**
Répartition – État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	-	-	-
Répartition – Services de gestion du cycle de vie des biens	133,1	62,3	**195,4**
Coût total des services	**6 438,8**	**7 894,1**	**14 332,9**

Principale initiative

Initiative de transformation du Collège de la Garde côtière canadienne

Dans le but de contribuer à l'amélioration de l'uniformité dans la gestion des ressources humaines, le Collège a consacré la majeure partie de son temps en 2008-2009, à l'élaboration d'un plan de transformation. Ce plan se veut une ébauche pour le Collège et un cadre pluriannuel à l'intérieur duquel les décisions seront prises relativement à la marche à suivre, aux investissements, ainsi qu'aux infrastructures.

Le plan de transformation comporte une structure organisationnelle visant à mieux harmoniser le programme du Collège aux besoins de l'organisation. Ce plan est axé sur une formation de qualité, orientée sur le client et offerte à partir des ressources disponibles qui sont réparties de façon appropriée. Cette structure permettra d'améliorer de façon globale l'efficacité et l'efficience de l'institution, en plus de faire en sorte que les employés et les ressources soient affectés dans les endroits où les besoins sont les plus pressants, soit la mise en œuvre de programmes de formation de qualité supérieure à la GCC.

Au cours des prochaines années, le Collège procédera à la mise en œuvre du plan de transformation. Le but premier de la transformation consiste à réaliser le positionnement stratégique du Collège afin de répondre aux besoins de formation en constante évolution de la GC, et d'appuyer l'intérêt national. À compter de 2010, le CGCC augmentera de 48 à 64 le nombre de cadets officiers admis chaque année.

La force du Collège continuera de résider dans ses employés professionnels et dévoués qui ont toujours constitué la pierre angulaire de cette institution.

Engagement	Responsable
2009-2010	
Finaliser le plan de transformation du Collège.	DE, CGCC
2010-2011	
Augmenter à 64 le nombre d'officiers-cadets admis au Collège de la GCC à compter de septembre 2010.	DE, CGCC

6 Il n'y a eu aucune admission d'officiers-cadets en 2005. Par conséquent, il n'y a pas eu de nouvel 'officier de navire diplômé en 2009.

Activités internationales

Plusieurs des activités que réalise la GCC présentent un volet international. Nous collaborons avec les organisations des autres pays afin de favoriser nos intérêts communs, de participer à divers fora internationaux, de faire profiter les gouvernements des autres pays de notre expertise dans les domaines qui concernent la Garde côtière, et de partager nos pratiques exemplaires avec la Garde côtière américaine et d'autres organismes comparables.

Réalisations en 2008-2009

Activités internationales

- Au nom du gouvernement du Canada, la GCC a dirigé des équipes multiministérielles dans le cadre du Forum de la Garde côtière du Pacifique Nord, de la réunion des experts prévue en mars et de la réunion au sommet de septembre.
- Au nom du gouvernement du Canada, la GCC a dirigé des équipes multiministérielles dans le cadre de la réunion des experts du Forum de la Garde côtière de l'Atlantique Nord prévue en mars et de la réunion au sommet de septembre.
- La GCC a assisté au troisième sommet des côtes canado-américaines en mai organisé par la Garde côtière américaine.
- La GCC a conclu un protocole d'entente avec la Garde côtière de Corée portant sur les échanges futurs de personnel entre les deux organismes.
- La GCC a accueilli des visiteurs de la marine royale du Danemark et de l'organisme d'exécution maritime de Malaisie.
- La GCC a participé au plan d'urgence annuel conjoint sur la pollution marine impliquant le Canada et les É.-U, ainsi qu'aux exercices connexes de recherche et sauvetage.

Voici d'ailleurs quelques-unes de nos activités à l'échelle internationale :

- Nous dirigeons une équipe composée d'intervenants de plusieurs ministères au sein du Forum de la Garde côtière du Pacifique Nord (FGCPN), une organisation composée de six nations qui s'efforcent d'assurer la sécurité et la protection des eaux dans la région du Pacifique Nord en procédant à un échange multilatéral évolué d'information. En 2009, la Corée accueillera deux réunions, dont la réunion des experts (où les groupes de travail aborderont des questions d'ordre pratique) et le sommet des dirigeants (où les principaux représentants des six pays membres examineront et approuveront les recommandations). Dans le cadre des efforts pratiques entrepris sous l'égide de ce groupe, la Garde côtière américaine tiendra cette année un exercice maritime majeur conjoint auquel participera également la GCC. Le Canada accueillera ce forum à son tour en 2010 en organisant la réunion des experts en mars et le sommet en septembre. La planification et les préparatifs en vue de la tenue de ces deux réunions sont déjà en cours.
- Nous dirigeons une équipe multiministérielle comparable dans le cadre du Forum de la Garde côtière de l'Atlantique Nord (FGCAN), un groupe constitué de 20 nations principalement européennes qui cherchent également à accroître l'efficacité de leurs efforts de protection et de sûreté dans la région maritime de l'Atlantique Nord. En 2009, la GCC dirigera la délégation canadienne à la réunion des experts et au sommet organisés par l'Islande. Elle participera également à un exercice conjoint de recherche et sauvetage au large des côtes de l'Islande, celui-ci étant basé sur l'hypothèse de l'accident d'un bateau de croisière et d'un besoin d'aide humanitaire.
- Nous collaborons régulièrement avec des organisations internationales, comme l'Organisation maritime internationale et l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) afin d'élaborer des règles, des règlements, des politiques et des technologies devant assurer le transport sûr et sécuritaire sur les voies navigables du monde. Entre autres choses, ces organisations élaborent et recommandent des normes techniques concernant les aides à la navigation et les systèmes d'identification automatiques, deux domaines qui jouent un rôle essentiel dans le cadre des responsabilités et des activités de la GCC au Canada.

- En plus de leurs intérêts communs dans le domaine maritime, la GCC et l'USCG partagent également un certain nombre de clients et d'intervenants et, pour cette raison, elles réalisent régulièrement chaque année des exercices conjoints afin d'améliorer la prestation de leurs services. Nous organisons également chaque année un sommet des gardes côtières du Canada et des États-Unis afin d'assurer le leadership nécessaire à l'échelle nationale pour encadrer ce partenariat d'importance primordiale. Les préparatifs sont en cours en vue du sommet de 2009 que la GCC tiendra dans la ville de Québec.
- Nous accueillons des délégations des gardes côtières de l'étranger dans le cadre de notre engagement qui consiste à partager nos pratiques exemplaires. En 2009, par exemple, nous avons accueilli une délégation de la Malaysian Maritime Enforcement Agency.
- Nous avons récemment conclu un protocole d'entente sur les affectations avec la Garde côtière de Corée afin de favoriser une coopération et une compréhension mutuelle accrues entre nos deux organismes. La GCC accueille présentement un officier de la Garde côtière de Corée dans la région du Pacifique.

Engagement	Responsable
2009-2010	
Tenir le Sommet des gardes côtières du Canada et des É.-U. à Québec, Québec.	Commissaire
Tenir la réunion d'experts du Forum de la Garde côtière du Pacifique Nord à Victoria, Colombie-Britannique.	CA, Pacifique
2010-2011	
Tenir le Sommet du Forum de la Garde côtière du Pacifique Nord à Vancouver, Colombie-Britannique.	CA, Pacifique

(5) RENSEIGNEMENTS FINANCIERS

État des initiatives de gestion des finances à la Garde côtière

Au cours des dernières années, la Garde côtière a mis en œuvre plusieurs initiatives dans le but d'améliorer la planification, les rapports et la surveillance des finances. Parmi les nouvelles initiatives en matière de gestion des finances, mentionnons :

- La mise en œuvre d'un système de gestion axé sur les activités et l'adoption d'un budget axé sur les activités en vue d'améliorer le lien entre nos décisions d'attribution et la structure de gestion des ressources et des résultats (SGRR) du Conseil du Trésor.
- Des révisions à notre architecture d'activités de programme qui nous permettent de quantifier clairement le coût d'une flotte de navires prête sur le plan opérationnel pour le Canada.
- Un cycle de planification plus opportun et proactif qui permet aux gestionnaires d'entreprendre l'année avec une répartition finalisée de leur budget, améliorant ainsi la transparence et la responsabilisation en ce qui concerne les résultats.
- L'amélioration de notre processus de gestion des immobilisations afin de mieux intégrer nos besoins opérationnels à nos investissements de capitaux.

Environnement opérationnel

À l'instar de toutes les organisations, la Garde côtière a dû s'ajuster aux tendances économiques globales et aux décisions prises à la grandeur du gouvernement. Parmi les plus importantes, mentionnons :

- Le besoin, au cours des deux à trois dernières années, de procéder à des réaffectations internes de près de 11 millions de dollars afin de couvrir les coûts accrus de carburant. En effet, les prix du carburant étaient si élevés que la Garde côtière a dû obtenir la somme de 25 millions de dollars du Conseil du Trésor en sus de son budget de carburant, incluant une réaffectation interne, afin de couvrir ces coûts. Cependant, compte tenu des prévisions actuelles sur le carburant, la GCC devrait être en mesure de gérer son budget de base de 2009-2010 pour le carburant. La volatilité des prix du carburant continue de représenter un risque considérable.
- En 2009-2010, nous avons assisté à une baisse modeste du budget d'exploitation de la Garde côtière d'environ 1 million de dollars. Cette baisse entre dans le cadre des réductions budgétaires réalisées à la grandeur du gouvernement qui émanent de l'exercice d'examen des dépenses défini dans le budget 2005. Chacun des ministères fédéraux avait reçu la directive de réduire les dépenses en raison des améliorations relatives aux opérations et d'une évaluation rigoureuse de la pertinence et de l'efficacité des programmes.
- Le repli économique récent avait permis de réduire les coûts des produits de base et de la main-d'oeuvre, ce qui a atténué les pressions en ce qui a trait aux budgets des immobilisations et du radoub des navires.
- Alors que l'économie connaît un ralentissement, il est généralement prévu que la navigation au Canada diminuera, ce qui aura des répercussions négatives sur nos services de déglaçage et de navigation maritime. Malgré la baisse des recettes, nous serons quand même en mesure de maintenir nos niveaux annoncés de services aux Canadiens. Par conséquent, la baisse des recettes aura un impact négatif sur notre budget d'exploitation.

La Garde côtière a été en mesure de gérer ces ajustements sans réduction marquée des niveaux annoncés de services. Dans le cadre du budget fédéral 2009, le gouvernement a adopté des mesures généralisées de restriction dans les domaines de dépenses discrétionnaires tels que : les déplacements, la représentation, les conférences et les services professionnels. La Garde côtière avait auparavant adopté plusieurs de ces mesures dans le cadre de son processus de planification budgétaire afin de pouvoir réaliser certains des développements énoncés ci-dessus.

Actif et passif

Comptant 11 500 biens d'une valeur de 11,6 milliards de dollars, la GCC est un organisme qui dépend dans une grande mesure des biens et des immobilisations faisant partie d'une vaste infrastructure lui permettant de réaliser son mandat en matière de programmes. Ces biens comprennent, entre autres :

- Des aides à la navigation petites, moyennes et grandes;
- Des systèmes et de l'équipement de communication;
- Des hélicoptères;
- Des navires; et
- Des voies navigables.

La valeur de remplacement des biens de la GCC a augmenté par rapport au montant précédemment déclaré de 5,6 milliards de dollars en 2007-2008 pour atteindre 11,6 milliards de dollars en 2008-2009. La cause première de cette augmentation est attribuable à une escalade marquée du coût de remplacement des nouveaux navires. Nous avons tenu compte de la réalité des coûts de la construction navale moderne dans l'analyse des prix entreprise dans le cadre du Plan de renouvellement de

la flotte, ce qui a permis de mesurer en long et en large le coût de remplacement de chacun des navires actuels de la flotte. De plus, alors qu'il est prévu que le brise-glace de catégorie polaire coûtera dans les environs de 800 millions de dollars, une somme de 11,6 milliards de dollars pour remplacer l'ensemble de la flotte constitue probablement une estimation plus réelle que ce que nous avions déclaré précédemment.

Même si les biens de la GCC présentent une valeur de remplacement de 11,6 milliards de dollars, la valeur amortie aux livres de l'ensemble des biens ne s'élève qu'à 600 millions de dollars. Il s'agit là d'une indication, on ne peut plus claire, de l'âge de nos biens qui ne cessent de se détériorer. Les biens de la GCC sont répartis en deux catégories aux fins de la planification et de la gestion :

- Près de 10 milliards de dollars en biens de la flotte avec une valeur nette aux livres de 463 millions de dollars; et
- Une valeur de 1,6 milliard de dollars en équipement et en autres biens mobiles, qui présentent une valeur nette aux livres de 137 millions de dollars.

Au cours des dernières années, il est devenu évident que la recapitalisation inadéquate des biens de notre flotte entraînerait éventuellement l'incapacité de la GCC de maintenir les niveaux exigés de services. Il y a eu un certain nombre d'injections de fonds dans les récents budgets fédéraux, par exemple pour les navires de patrouille semi-hauturiers et le brise-glace de catégorie polaire, ce qui permettra d'augmenter la valeur aux livres des biens de notre flotte avec le temps.

Malheureusement, le rythme de recapitalisation de nos biens à terre n'a pas suivi celui de notre flotte. Il en a été ainsi, malgré une augmentation du financement annuel de l'ordre de 47,3 millions de dollars, a obtenu en 2003 dans le cadre du Plan national des dépenses en capital. Alors que certaines améliorations ont été constatées, nous continuons de compter sur une infrastructure à terre désuète et entièrement amortie alors que la recapitalisation n'a pas suivi le rythme de l'amortissement. En tant que tel, l'état de nos biens continue de se détériorer et les progrès technologiques ont fait en sorte que la majeure partie de nos biens sont devenus désuets et leur entretien plus coûteux.

Dans le but de présenter notre situation de façon plus holistique et intégrée en ce qui concerne la gestion de nos biens et la planification de nos investissements, la GCC a entrepris une initiative visant à mettre à jour son processus de planification global des investissements dans les immobilisations. Le nouveau processus de planification intégrée des investissements nous assurera que nos décisions d'investissement reposent sur une évaluation détaillée des risques, des priorités et de nos besoins en matière de capacité.

Impact des injections récentes de fonds

Comme il a été mentionné précédemment, les trois derniers budgets fédéraux présentaient des augmentations considérables de notre budget d'immobilisations, de sorte que le gouvernement a procédé depuis 2005 à des investissements additionnels de l'ordre de 1,7 milliard de dollars additionnels dans la Garde côtière.

La plus récente injection de capitaux s'est déroulée en vertu du budget 2009 – soit le Plan d'action économique qui amènera 175 millions de dollars à la Garde côtière entre 2009-2010 et 2010-2011.

Le financement additionnel des biens de notre flotte produira des résultats très tangibles pour ces programmes que nous appuyons et nous assurera que nous serons en mesure de préserver l'excellence que nos clients attendent en matière de services maritimes.

Conclusion

La Garde côtière a mis en œuvre un certain nombre d'initiatives financières qui nous ont aidés à organiser nos opérations davantage à la façon d'une entreprise et d'une manière plus rationnelle. Le cadre amélioré de gestion des finances nous a aidés à mieux faire connaître nos lacunes en matière de capacité et de financement, donnant ainsi lieu à des injections considérables de capitaux. Ce nouveau financement nous aidera à stabiliser l'infrastructure de notre flotte. Cependant, il devient de plus en plus évident qu'il faudrait s'occuper à court terme de notre infrastructure à terre.

La GCC a pris plusieurs mesures pour assurer un processus d'attribution davantage axé sur les priorités, celui-ci étant réalisé à partir d'un cadre consolidé de planification, de budgétisation et de reddition des comptes. Ceci étant dit, nous devons continuer de gérer de façon efficace nos budgets d'exploitation et d'investissement en nous assurant de financer les programmes les plus pertinents. En continuant d'améliorer nos processus de gestion des finances, la GCC s'assurera de rester forte maintenant et dans l'avenir.

Tableau 16 : Montants calculés à partir des affectations budgétaires de 2009-2010

(Milliers de dollars)	Salaires	E et E	Sous-total	Immobili-sations	RNVC	S et C	Total
Budget total de 2008-09	**303 194,0**	**195 083,4**	**498 277,4**	**198 372,5**	**(50 058,0)**	**4 881,0**	**651 472,9**
Financement externe :							
Analyse de rentabilisation du carburant	-	(25 000,0)	**(25 000,0)**	-	-	-	**(25 000,0)**
Risques 2008-09 (CED, eff. coupures en 2008-09)	-	(10 227,2)	**(10 227,2)**	-	-	-	**(10 227,2)**
Sciences, GPA et financement des navires de l'OPANO	(36 496,7)	(18 790,0)	**(55 286,7)**	-	-	-	**(55 286,7)**
Biens immobiliers au Collège	-	(2 085,7)	**(2 085,7)**	-	-	-	**(2 085,7)**
FNI, net	-	494,8	**494,8**	-	-	-	**494,8**
Temporisation COM au MDN	(1 145,0)	(21,0)	**(1 166,0)**	-	-	-	**(1 166,0)**
Temporisation de l'API		(9 020,8)	**(9 020,8)**	-	-	-	**(9 020,8)**
Temporisation ÉESM des Grands Lacs	(2 399,5)	(1 547,9)	**(3 947,4)**	-	-	-	**(3 947,4)**
ÉESM des Grands Lacs pour la GRI 2009-10	678,3	1 409,5	**2 087,8**	-	-	-	**2 087,8**
Conversions des crédits:							
Conv. des crédits de radoub des Sciences, GPA et OPANO	-	(6 032,8)	**(6 032,8)**	-	-	-	**(6 032,8)**
ÉESM du MDN de C et P	-	(508,2)	**(508,2)**	-	-	-	**(508,2)**
S et C de l'OSMI	-	300,0	**300,0**	-	-	-	**300,0**
Conv. de salaires temporaires pour 2008-09	(9 222,5)	11 067,0	**1 844,5**	-	-	-	**1 844,5**
Temporisation des S et C de la Dalhousie University	-	30,0	**30,0**	-	-	**(30,0)**	-
S et C de l'Organisme de la GCC	-	(187,0)	**(187,0)**	-	-	187,0	-
Nouveau financement :							
Ronde 25 SO, EX & FI	4 363,6	-	**4 363,6**	-	-	-	**4 363,6**
Financement des NPSH	2 083,0	7 098,8	**9 181,8**	27 166,7	-	-	**36 348,5**
Décret de rémission dans l'Arctique	-	-	-	-	100,0	-	**100,0**
Reprofilage et temporisation du financement							
Reprofilage des NPSH	-	-	-	(77 320,0)	-	-	**(77 320,0)**
Temporisation EAE	-	-	-	(1 745,6)	-	-	**(1 745,6)**
Reprofilage MJANR EAE	-	-	-	4 735,5	-	-	**4 735,5**
Reprofilage VCA	-	-	-	(5 725,8)	-	-	(5 725,8)
Report	-	(5 722,7)	**(5 722,7)**	-	-	-	(5 722,7)
Autres	2,7	542,9	**545,6**	-	-	-	545,6
Budget principal des dépenses de 2009-10	**261 057,9**	**136 883,1**	**397 941,0**	**145 483,3**	**(49 958,0)**	**5 038,0**	**498 504,3**
Financement externe :							
Jour de relâche des Sciences	(1 127,6)	-	**(1 127,6)**	-	-	-	(1 127,6)
Jour de relâche de GPA	(699,0)	-	**(699,0)**	-	-	-	(699,0)
Financement de la flotte des Sciences	24 011,4	10 779,1	**34 790,5**	-	-	-	34 790,5
Financement de la flotte de GPA	11 946,9	7 045,5	**18 992,4**	-	-	-	18 992,4
Financement de la flotte de l'OPANO	4 564,3	2 401,3	**6 965,6**	-	-	-	6 965,6
Radoub des Sciences	-	4 050,0	**4 050,0**	-	-	-	4 050,0
Radoub de GPA	-	985,0	**985,0**	-	-	-	985,0
Radoub de l'OPANO	-	997,8	**997,8**	-	-	-	997,8
Plan d'action économique	-	-	-	90 000,0	-	-	90 000,0
SPAT (essai de communication, sec. tactiques) – Flotte	-	730,8	**730,8**	-	-	-	730,8
Conversion salaires/E et E	1 028,6	(1 234,6)	**(206,0)**	-	-	-	(206,0)
Biens immobiliers au Collège	-	2 085,7	**2 085,7**	-	-	-	2 085,7
Immobilisations mineures au Collège	-	362,0	**362,0**	-	-	-	362,0
Cadre financier n'ayant pas encore fait l'objet de crédit	-	-	-	26 162,0	-	-	26 162,0
Repro. anticipée du cadre financier	-	-	-	(16 562,0)	-	-	(16 562,0)
Report anticipé	-	5 003,2	**5 003,2**	11 322,7	-	-	16 325,9
Réductions permanentes :							
Réduction d'efficacité (estimée)	-	(1 117,3)	**(1 117,3)**	-	-	-	(1 117,3)
Affiche budgétaire de 2009-10	**300 782,5**	**168 971,6**	**469 754,1**	**256 406,0**	**(49 958,0)**	**5 038,0**	**681 240,1**

Tableau 17 : Affectations financières par sous-activité de l'AAP, 2009-2010 (milliers de dollars)

Sous-activité de l'AAP	Salaires	Autres frais d'exploitation et d'entretien (E et E)*	Total des frais d'exploitation	Immobilisations majeures	Subventions et contributions	Total des dépenses planifiées**
Aides à la navigation	11 924,2	10 163,0	**22 087,2**	-	-	**22 087,2**
Services de gestion des voies navigables	2 911,6	7 133,9	**10 045,5**	-	-	**10 045,5**
Services de communications et de trafic maritime	32 495,7	7 904,9	**40 400,6**	-	-	**40 400,6**
Services de déglaçage	961,1	19 066,9	**20 028,0**	-	-	**20 028,0**
Services de recherche et sauvetage	10 892,2	16 986,3	**27 878,5**	-	4 888,0	**32 766,5**
Services d'intervention environnementale	6 189,0	4 495,7	**10 684,7**	-	150,0	**10 834,7**
Sûreté maritime	3 893,4	5 464,4	**9 357,7**	-	-	**9 357,7**
Collège de la Garde côtière	6 305,7	7 831,8	**14 137,6**	-	-	**14 137,6**
État de préparation opérationnelle de la flotte	166 036,8	62 219,2	**228 255,9**	200 069,7	-	**428 325,6**
Services de gestion du cycle de vie des biens	59 172,8	27 705,5	**86 878,3**	56 336,3	-	**143 214,6**
Total	**300 782,5**	**168 971,6**	**469 754,1**	**256 406,0**	**5 038,0**	**731 198,1**

* *Les frais d'E et E comprennent le carburant consommé par GPA, les Sciences et l'OPANO*
** *À l'exception des recettes nettes en vertu d'un crédit (RC)*

Tableau 18 : Affectations financières par région, 2009-2010 (milliers de dollars)

Région	Salaires	E et E	Total
Terre-Neuve et Labrador	63 997,8	33 619,4	**97 617,3**
Maritimes	53 724,5	21 467,6	**75 192,1**
Québec	49 558,4	27 986,5	**77 544,9**
Centre et Arctique	38 979,2	16 692,9	**55 672,1**
Pacifique	61 633,8	25 354,1	**86 987,9**
Région de la capitale nationale	31 735,4	29 145,6	**60 881,1**
Programmes nationaux	1 153,3	14 705,4	**15 858,7**
Total	**300 782,5**	**168 971,6**	**469 754,1**

Tableau 19: Affectations financières par sous-activité par région, 2009-2010 (milliers de dollars)

Sous-activité de l'AAP	Terre-Neuve et Labrador	Maritimes	Québec	Centre et Arctique	Pacifique	Région de la capitale nationale	Programmes nationaux	Total
Aides à la navigation	4 895,6	2 789,9	1 837,3	2 166,9	6 636,0	3 637,2	124,4	**22 087,2**
Services de gestion des voies navigables	24,1	1 792,8	4 828,4	1 427,5	1 134,4	838,3	-	**10 045,5**
Services de communications et de trafic maritime	6 050,8	6 039,4	6 500,5	6 147,6	10 777,9	3 487,8	1 396,6	**40 400,6**
Services de déglaçage	3 699,5	1 752,0	3 890,5	221,8	576,3	877,5	9 010,4	**20 028,0**
Services de recherche et sauvetage	8 628,2	4 636,4	3 584,4	4 187,0	2 791,3	3 279,7	771,6	**27 878,5**
Services d'intervention environnementale	1 395,0	1 289,8	1 364,8	1 805,3	2 828,7	1 961,7	31,5	**10 676,7**
Sûreté maritime	593,9	2,0	2 094,1	3 304,2	591,8	684,0	2 087,7	**9 357,7**
Collège de la Garde côtière	-	-	-	-	-	14 137,6	-	**14 137,6**
État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	59 025,8	41 828,5	36 945,6	23 009,9	45 906,2	19 111,4	2 436,5	**228 263,9**
Services de gestion du cycle de vie des biens	13 304,5	15 061,3	16 499,3	13 401,9	15 745,4	12 865,8	-	**86 878,3**
Total	**97 617,3**	**75 192,1**	**77 544,9**	**55 672,1**	**86 987,9**	**60 881,1**	**15 858,7**	**469 754,1**

Tableau 20 : Programmes nationaux par sous-activité, 2009-2010 (milliers de dollars)

Sous-activité de l'AAP	Reconnaissance des glaces	Hélicoptères	Système d'identification automatique	Centres des opérations de sûreté maritime	Fonds des nouvelles initiatives	Recherche et développement	Total
Aides à la navigation	-	-	-	-	-	124,4	**124,4**
Services de gestion des voies navigables	-	-	-	-	-	-	**-**
Services de communications et de trafic maritime	-	-	1 343,3	-	-	53,3	**1 396,6**
Services de déglaçage	8 900,0	-	-	-		110,4	**9 010,4**
Services de recherche et sauvetage	-	-	-	-	733,2	38,4	**771,6**
Services d'intervention environnementale	-	-	-	-	-	31,5	**31,5**
Sûreté maritime	-	-	-	2 087,7	-	-	**2 087,7**
Collège de la Garde côtière	-	-	-	-	-	-	**-**
État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	-	2 436,5	-	-	-	-	**2 436,5**
Services de gestion du cycle de vie des biens	-	-	-	-	-	-	**-**
Total	**8 900,0**	**2 436,5**	**1 343,3**	**2 087,7**	**733,2**	**358,0**	**15 858,7**

Tableau 21 : Objectifs des recettes nettes en vertu d'un crédit à la GCC par sous-activité de l'AAP, 2009-2010 (milliers de dollars)

Sous-activité de l'AAP	Droits des services de navigation maritime	Droits des services de déglaçage	Droits de dragage maritime	Droits du Collège de la GCC	Autres	Total
Aides à la navigation	(4 728,0)	-	-	-	-	**(4 728,0)**
Services de gestion des voies navigables	-	-	(4 600,0)	-	-	**(4 600,0)**
Services de déglaçage	-	(2 426,1)	-	-	-	**(2 426,1)**
Services de recherche et sauvetage	-	-	-	-	(75,0)	**(75,0)**
Services de communications et de trafic maritime	-	-	-	-	(250,0)	**(250,0)**
Collège de la Garde côtière	-	-	-	(3 700,0)	-	**(3 700,0)**
État de préparation opérationnelle de la flotte	(12 609,5)	(9 217,2)	-	-	-	**(21 826,7)**
Services de gestion du cycle de vie des biens	(10 321,5)	(2 030,7)	-	-	-	**(12 352,1)**
Total	**(27 659,0)**	**(13 674,0)**	**(4 600,0)**	**(3 700,0)**	**(325,0)**	**(49 958,0)**

Nota :

1) Comprend une réduction de 100 000 $ en 2009-2010 concernant le décret de remise temporaire des DSNM dans l'Arctique.

2) Les contributions de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) à Pêches et Océans Canada pour la fourniture des aides à la navigation de la GCC dans la voie maritime ne proviennent pas des droits identifiés dans ce tableau. Les contributions à la CGVMSL sont plutôt attribuées au Trésor du gouvernement et ne sont pas disponibles pour le ministère.

3) En 2009-2010, la GCC réduira de 2 millions de dollars l'objectif de recettes du Collège de la GCC. Il en résultera ainsi une baisse globale d'un montant égal de l'objectif de recettes de la GCC.

Tableau 22 : Survol du budget des immobilisations majeures et des dépenses prévues de la GCC (milliers de dollars)

Le tableau suivant nous présente un résumé des dépenses que la Garde côtière prévoit consacrer aux immobilisations majeures sur une période de cinq ans. Les dépenses prévues sont réparties en fonction des grands investissements afin de présenter la distribution des dépenses consacrées à long terme aux immobilisations majeures de la GCC. (Pour obtenir de plus amples renseignements au sujet des projets d'immobilisations individuels, veuillez consulter l'annexe A : Dépenses d'immobilisations de la GCC.)

SURVOL DU BUDGET	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	TOTAL
Budget de services votés	129 400,0	129 400,0	129 400,0	129 400,0	129 400,0	647 000,0
Grands projets de l'État (NSPH seulement)	53 701,0	24 998,0	59 629,0	11 000,0	-	149 328,0
Financement temporaire (EAE, SO)	9 617,0	-	-	-	-	9 617,0
Report	11 288,0	-	-	-	-	11 288,0
Plan d'action économique	90 000,0	85 000,0	-	-	-	175 000,0
BUDGET TOTAL (COURANT)	294 006,0	239 398,0	189 029,0	140 400,0	129 400,0	992 232,0
Report (NSPH) (voir la nota 1)	(47 201,0)	8 490,0	-	51 371,0	29 000,0	41 660,0
Cadre financier encore non affecté	26 162,0	98 721,0	329 036,0	314 092,0	151 690,0	919 700,0
Report du financement du cadre financier (si obtenu)	(16 562,0)	16 562,0	-	-	-	-
BUDGET TOTAL (PRÉVU)	**256 405,0**	**363 170,0**	**518 065,0**	**505 863,0**	**310 090,0**	**1 953 592,0**

Tableau 22 continue à la page suivante...

SURVOL DU BUDGET	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	TOTAL
DÉPENSES PRÉVUES						
FLOTTE DE NAVIRES						
Remplacement des petits navires (investissement)	10 635,0	22 886,0	22 211,0	20 201,0	20 500,0	96 433,0
Plan d'action économique	4 000,0	20 000,0	-	-	-	24 000,0
Budget de services votés	6 635,0	2 886,0	22 211,0	20 201,0	20 500,0	72 433,0
Prolongation de la durée de vie des navires (investissement)	**50 065,0**	**24 382,0**	-	-	-	**74 447,0**
Plan d'action économique	50 000,0	24 000,0	-	-	-	74 000,0
Budget de services votés	65,0	382,0	-	-	-	447,0
Petits bateaux (investissement)	**13 576,0**	**12 000,0**	**5 000,0**	**5 000,0**	**5 000,0**	**40 576,0**
Plan d'action économique	7 000,0	7 000,0	-	-	-	14 000,0
Budget de services votés	6 576,0	5 000,0	5 000,0	5 000,0	5 000,0	26 576,0
Radoub/remise à neuf des navires	**75 098,0**	**75 400,0**	**57 400,0**	**60 400,0**	**60 400,0**	**328 698,0**
Plan d'action économique	19 000,0	19 000,0	-	-	-	38 000,0
Budget de services votés	56 098,0	56 400,0	57 400,0	60 400,0	60 400,0	290 698,0
Hélicoptères	**10 150,0**	**5 600,0**	**5 600,0**	**5 600,0**	**5 600,0**	**32 550,0**
Radoub	6 150,0	5 600,0	5 600,0	5 600,0	5 600,0	28 550,0
Pièces de rechange de l'hélicoptère 212	4 000,0	-	-	-	-	4 000,0
Systèmes/mises à niveau techniques des navires	**8 410,0**	**8 436,0**	-	-	-	**16 846,0**
Investissement	1 533,0	-	-	-	-	1 533,0
Remise à neuf	6 877,0	8 436,0	-	-	-	15 313,0
TOTAL POUR LA FLOTTE DE NAVIRES	**167 935,0**	**148 704,0**	**90 211,0**	**91 201,0**	**91 500,0**	**589 551,0**
ACHAT DE GROS NAVIRES						
Coûts d'achat des navires	11 013,0	127 071,0	361 665,0	351 713,0	158 190,0	1 009 652,0
Coûts de gestion du projet	8 037,0	16 200,0	21 000,0	19 650,0	16 500,0	81 387,0
Capacités de base	5 050,0	5 500,0	6 000,0	5 100,0	6 000,0	27 651,0
Plan d'action économique	8 000,0	12 000,0	-	-	-	20 000,0
TOTAL POUR L'ACHAT DES GROS NAVIRES	**32 101,0**	**160 771,0**	**388 665,0**	**376 463,0**	**180 690,0**	**1 138 689,0**
INFRASTRUCTURE DE PROGRAMME						
Barges d'intervention environnementale	**2 000,0**	**8 000,0**	-	-	-	**10 000,0**
Plan d'action économique	2 000,0	3 000,0	-	-	-	-
Budget de services votés	-	5 000,0	-	-	-	-
Systèmes d'information à l'échelle nationale	**3 974,0**	**10 907,0**	**6 405,0**	**1 299,0**	**750,0**	**23 335,0**
- Investissement	2 541,0	9 478,0	5 077,0	1 299,0	750,0	19 145,0
- Remise à neuf	1 433,0	1 429,0	1 328,0	-	-	4 190,0
Sécurité maritime	**10 353,0**	-	-	-	-	**10 353,0**
- Investissement	10 353,0	-	-	-	-	10 353,0
SCTM	**25 215,0**	**26 414,0**	**23 421,0**	**24 171,0**	**23 276,0**	**122 497,0**
- Investissement	5 217,0	12 649,0	8 874,0	8 604,0	9 340,0	44 684,0
- Remise à neuf	19 998,0	13 765,0	14 547,0	15 567,0	13 936,0	77 813,0
Aides à la navigation	**10 316,0**	**8 164,0**	**7 863,0**	**11 229,0**	**10 311,0**	**47 883,0**
- Remise à neuf	10 316,0	8 164,0	7 863,0	11 229,0	10 311,0	47 883,0
Intervention environnementale	**1 762,0**	**211,0**	**1 500,0**	**1 500,0**	**3 563,0**	**8 536,0**
- Investissement	1 762,0	-	-	-	-	1 762,0
- Remise à neuf	-	211,0	1 500,0	1 500,0	3 563,0	6 774,0
Voies navigables	**2 750,0**	-	-	-	-	**2 750,0**
- Remise à neuf	2 750,0	-	-	-	-	-
TOTAL POUR L'INFRASTRUCTURE DU PROGRAMME	**56 370,0**	**53 696,0**	**39 189,0**	**38 199,0**	**37 900,0**	**225 354,0**
TOTAL POUR LES DÉPENSES PRÉVUES	**256 406,0**	**363 170,0**	**518 065,0**	**505 863,0**	**310 090,0**	**1 953 594,0**

Annexe A : Dépenses en immobilisations de la GCC

La Garde côtière canadienne fait appel à un vaste éventail d'équipement et d'autres biens physiques afin de réaliser ses activités de tous les jours. Par exemple, les activités de recherche et sauvetage requièrent habituellement l'utilisation de navires de sauvetage ou d'hélicoptères, ainsi que d'un équipement de communication. De même, le déplacement sécuritaire des biens en eaux canadiennes repose sur l'existence d'aides à la navigation fiables et peut faire appel aux services de brise-glaces.

L'infrastructure nécessaire pour appuyer les activités de la GCC appartient à deux groupes :

- **Équipement et autres biens mobiles**, cette catégorie comprend l'équipement de communication, les tours de radio, ainsi que les sites de radar, de même que les aides à la navigation, comme les bouées et les balises. On estime la valeur de rechange de ces biens à 1,6 milliard de dollars.
- **Biens de la flotte**, ces biens comprennent 116 navires – soit des canots de recherche et sauvetage, des navires de sciences halieutiques, des navires de patrouille, des brise-glaces légers et lourds, etc. – ainsi que 22 hélicoptères. Ces biens présentent une valeur de rechange estimée de 10 milliards de dollars.

Ces biens doivent faire l'objet d'un entretien systématique et éventuellement d'un remplacement afin que la GCC soit en mesure de réaliser son mandat. Cela suppose l'adoption d'une approche à long terme et des ressources financières considérables, puisque les dépenses consacrées aux immobilisations représentent un pourcentage comparativement élevé de nos dépenses. Veuillez prendre note que les chiffres présentés dans les pages suivantes peuvent varier au cours de l'exercice financier, tout dépendant de la disponibilité de l'équipement et des installations de réparation, ainsi que du financement disponible, par exemple, afin de procéder à une réparation d'urgence d'un navire après une inspection réalisée par Transports Canada ou pour répondre au besoin urgent de réparer un service/équipement de communication servant aux opérations de recherche et sauvetage à bord d'un navire ou d'un hélicoptère.

Les dépenses d'immobilisations consacrées à l'équipement et à d'autres biens meubles sont regroupées en fonction du service concerné de la GCC. Les dépenses en immobilisations de la GCC pour les biens de la flotte sont regroupées en fonction du type de dépenses d'immobilisations concernées.

Le financement des dépenses d'immobilisations à la GCC provient de sources variées :

- Les niveaux de référence continus, qui se reflètent dans le plan d'immobilisations à long terme. Ce financement a pour but de procéder au remplacement ou de prolonger la durée de vie des biens essentiels. Ce financement s'élève à 43,1 millions de dollars.
- Le financement annuel additionnel pour la remise en état des biens. Ce financement a été adopté dans le budget 2003 et il s'élève à près de 47 millions de dollars par année. On le qualifie de financement du Plan national des dépenses en capital (PNDC). La GCC a augmenté

Type de bien	Dépenses par sous-activité de l'AAP	Exemple de dépenses	Dépenses prévues en 2009-2010 (millions of dollars)
Équipement et autres biens mobiles	**Aides à la navigation**	Remplacement des aides à la navigation flottantes et à terre.	10,4
	Services de communications et de trafic maritime	Modernisation des divers équipements de communication dans les Centres de SCTM et dans les endroits éloignés.	25,2
	Services d'intervention environnementale	Investissement dans l'équipement d'intervention environnementale.	1,8
	Sûreté maritime	Investissement dans les systèmes essentiels et surveillance et de suivi.	10,4
	Services de gestion des voies navigables	Restauration du chenal dans la Detroit River.	2,8
	Gestion des biens du cycle de vie	Investissement dans l'amélioration de la sécurité des systèmes opérationnels.	2,2
Biens de la flotte	**État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière**		
	Acquisition ou remplacement	Acquisition de nouveaux navires.	60,4
	Réparations, remises en état et radoubs majeurs	Radoub et remise en état des navires et hélicoptères.	80,3
	Prolongation de la vie des navires	Prolongation de la vie des navires.	51,6
	Amélioration des systèmes	Modernisation des simulateurs.	11,3
Total			256,4

ce financement de 23 millions de dollars pour le radoub, financement converti à partir du crédit d'exploitation afin de consolider tout le financement destiné aux opérations de radoub et de remise en état en un même secteur. Le financement de remise en état total s'élève maintenant à 90 millions de dollars.

- Le financement du plan de transformation obtenu en 2006 et qui totalise 16 millions de dollars.
- Les fonds inutilisés des projets ayant fait l'objet d'un report des années passées.
- Le financement des grands projets de l'État. Ce financement est destiné à l'achat de nouveaux navires, incluant des navires semi-hauturiers et hauturiers, ainsi que des aéroglisseurs.

De plus, le budget 2009 procurait à la GCC un montant de 175 millions de dollars dans le cadre du Plan d'action économique du gouvernement. Ces projets ont été intégrés au processus de planification des immobilisations de la GCC.

Les tableaux présentés dans cette annexe nous indiquent l'état d'avancement de nos projets en 2009-2010. Les projets présentement en cours sont énumérés en premier lieu, suivis des projets approuvés en principe ou en attente de financement.

Projet Description	Coût total estimé (millions de dollars)	CTE utilisé	Prévision pour 2009-10	CET restant
Aides à la navigation				
Projets en cours				
• **Remplacement/remise en état sur place des aides fixes de courte portée (phase 2)** - Remplacer, enlever, relocaliser, modifier et/ou remettre en état plusieurs aides à la navigation fixes de courte portée et l'infrastructure locale connexe dans toutes les régions de la GCC afin d'éliminer les éléments à risque élevé en rapport avec un bris de structure et les codes de santé et sécurité.	18,5	8,7	3,2	6,6
• **Remise en état des aides à la navigation majeures (phase 2)** - Remplacer, enlever et/ou remettre en état plusieurs des structures majeures à courte portée servant de base aux aides à la navigation fixes à terre. Procéder à un investissement stratégique dans le remplacement ou la modernisation des aides à la navigation par un équipement moderne impliquant le recours à une nouvelle technologie.	18,4	7,9	3,8	6,7
• **Remise en état des aides à la navigation flottantes (phase 2)** - Remplacer ou remettre en état les aides à la navigation flottantes, ainsi que l'équipement connexe afin de se conformer aux codes et aux normes, ainsi qu'aux exigences en matière de santé et sécurité, de diligence raisonnable et de responsabilité éventuelle du ministère dans toutes les régions.	17,4	8,0	3,4	6,0
Projets approuvés en principe et en attente de financement				
• **Remise en état du système mondial de localisation différentiel (DGPS)** – Remplacer et/ou remettre en état l'équipement électronique et l'infrastructure locale sur les sites de DGPS à la grandeur du Canada.	22,5	-	-	22,5
• **Remise en état et modernisation surplace des aides à la navigation fixes (phase 3)** - Remplacer, enlever, relocaliser, modifier et/ou remettre en état plusieurs aides à la navigation fixes de courte portée et l'infrastructure locale connexe dans toutes les régions de la GCC afin d'éliminer les éléments à risque élevé en rapport avec un bris de structure et les codes de santé et sécurité.	16,7	-	-	16,7
• **Remise en état des aides à la navigation majeures (phase 3)** - Remplacer, enlever et/ou remettre en état plusieurs des structures majeures à courte portée servant de base aux aides à la navigation fixes à terre. Procéder à un investissement stratégique dans le remplacement ou la modernisation des aides à la navigation par un équipement moderne impliquant le recours à une nouvelle technologie.	17,2	-	-	17,2
• **Modernisation et remise en état des aides à la navigation flottantes (phase 3)** - Remplacer ou remettre en état les aides à la navigation flottantes, ainsi que l'équipement connexe qui sont dotés dans bien des cas d'une nouvelle technologie.	18,0	-	-	18,0
Services de communications et de trafic maritimes				
Projets en cours				
• **Remplacement de l'équipement du système de contrôle des communications (SCC) du SCTM** - Remplacer l'équipement du système de contrôle des communications (SCC) des 22 centres de SCTM, ainsi que les consoles, l'équipement radio télécommandé dans les sites éloignés, ainsi que deux simulateurs dans les nouvelles installations de formation technique qui sont nécessaires au Collège de la GCC à Sydney, N.-É. L'utilisation de la plus récente technologie numérique permettra la commutation multifonctions et la communication simultanée sur différentes fréquences radio.	47,8	3,0	2,1	42,7

Projet Description	Coût total estimé (millions de dollars)	CTE utilisé	Prévision pour 2009-10	CET restant
• **Remise en état des tours de communication du SCTM (phase 2)** - Remettre en état selon les conditions de base les tours de communication radio identifiées comme étant très prioritaires en avril 2006. Les tours identifiées sont celles qui ne répondent pas aux besoins opérationnels actuels ou qui risquent grandement de tomber en panne en raison de l'usure et de la surcharge.	18,7	11,4	4,1	3,2
• **Remise en état des sites de communication des SCTM (phase 2)** - Remettre en état les actuels sites de communication des SCTM que la GCC utilise à la grandeur du Canada afin de rétablir les conditions de base. Ce travail consiste à remplacer ou à remettre en état l'équipement, les édifices, les remorques, les routes et les lignes de transmission, en plus de remplacer les réservoirs de combustible et les structures de retenue des fuites et à assurer la sécurité physique conformément aux normes nationales et régionales.	18,6	10,7	3,9	4,0
• **Remise en état des infrastructures des systèmes de communication (phase 2)** - Remettre en état les systèmes de communication et l'information connexe, incluant les récepteurs et les émetteurs MF-HF, les systèmes d'antenne VHF-DF et les liaisons par satellite, les radars, les systèmes d'alimentation sans coupure, pour ensuite essayer les infrastructures dans toutes les régions. Cette étape consiste également à consolider le réseau à micro-ondes de Prince Rupert en ajoutant deux sites à micro-ondes comprenant quatre liaisons à micro-ondes.	17,9	4,7	4,4	8,8
• **Remise en état de la radio VHF conformément aux normes de référence** - Rétablir les conditions de base des radios à très haute fréquence (VHF) dans toutes les régions où les systèmes sont désuets ou risquent de tomber en panne.	17,6	15,3	2,1	0,2
• **Remise en état du système de télécommunications dans l'Arctique** - Rétablir les conditions de base du réseau et de l'information de télécommunications dans l'Arctique en remplaçant l'équipement de communication HF, MF, VHF, UHF, et par satellite.	16,7	11,7	1,4	3,6
• **Remplacement du système de soutien aux opérateurs de trafic maritime (SSOTM) dans la région du Pacifique** - Une version du système d'information sur la navigation maritime (SINM) comprenant l'interface du système d'identification automatique (SIA) fera l'objet d'une modernisation afin d'inclure les fonctions opérationnelles essentielles nécessaires dans la région du Pacifique. Cette version modernisée du SINM, ainsi que le nouvel équipement nécessaire, seront implantés dans la région du Pacifique seulement.	4,7	0,4	2,4	1,9
• **Remise en état du radar Tofino des SCTM** - Remplacer les actuels affichages radar à « chambre noire » par des affichages numérique de jour et procéder aux autres rénovations mineures, ainsi qu'aux modifications au niveau des infrastructures afin de permettre une utilisation de jour au centre des SCTM de Tofino dans la région du Pacifique.	3,0	2,4	0,6	-
• **Appels sélectifs à très haute fréquence (VHF)/numériques dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent** - Installer le système de VHF/DSC du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) à terre dans certains centres des SCTM et prises télécommandées le long des Grands Lacs (région du Centre et de l'Arctique) et du fleuve Saint-Laurent (région du Québec).	8,5	7,3	0,1	1,1
• **Remise en état des systèmes d'émetteur/de communication des SCTM (phase 3)** - Remise en état des émetteurs et des composants électroniques des SCTM. Le projet consiste, entre autres, à créer des centres de solutions techniques dans chaque région.	17,7	0,6	2,7	14,4
Projets approuvés en principe et en attente de financement				
• **Système d'ouverture de session et d'information du SCTM** - Remplacer le système désuet des messages et le système automatique de diffusion des messages (MDS/NAVTEX) par un nouveau système d'ouverture de session de SCTM dans 22 centres de SCTM.	4,6	-	-	4,6
• **Remise en état du système de diffusion maritime continue des SCTM** - Remplacer l'actuel équipement de radiodiffusion marine continue qui est désuet, incluant le système automatisé de synthèse de la parole à partir du texte dans les centres canadiens de SCTM à la grandeur du Canada.	4,6	-	-	4,6
• **Système de radiogoniométrie VHF-DF** - Rétablir les conditions de base du système de radiogoniométrie à très haute fréquence qui sont désuets ou qui risquent de tomber en panne dans toutes les régions. On peut également étendre la couverture VHF-DF.	18,1	-	1,4	16,7
• **Remplacement du système d'information sur la gestion du trafic maritime (SIGTM)** - Remplacer le système d'information sur la navigation maritime (SINM) par un SIGTM répondant à tous les besoins en matière de capacité approuvée, de mandats et de données en matière de SM.	39,2	-	-	39,2
• **Remplacement des tours de communication des SCTM (phase 3)** - Rétablir les conditions de base des tours de communication des SCTM identifiées comme étant les plus prioritaires. Les tours identifiées sont celles qui ne répondent pas aux besoins opérationnels actuels ou qui risquent grandement de tomber en panne en raison de l'usure et de la surcharge.	18,1	-	-	18,1

Projet Description	Coût total estimé (millions de dollars)	CTE utilisé	Prévision pour 2009-10	CET restant
• **Remise en état des sites de communication des SCTM (phase 3)** - Remettre en état les actuels sites de communication des SCTM que la GCC utilise à la grandeur du Canada afin de rétablir les conditions de base. Ce travail consiste à remplacer ou à remettre en état l'équipement, les édifices, les remorques, les routes et les lignes de transmission, en plus de remplacer les réservoirs de combustible et les structures de retenue des fuites et à assurer la sécurité physique conformément aux normes nationales et régionales.	18,1	-	-	18,1
Services d'intervention environnementale				
Projets en cours				
• **Équipement d'intervention environnementale dans l'Arctique** - Investir dans l'équipement d'intervention environnementale afin de rehausser la capacité d'intervention environnementale de la Garde côtière dans l'Arctique.	2,0	0,2	1,8	-
Projets approuvés en principe et en attente de financement				
• **Remise en état de l'équipement d'intervention environnementale** - Remettre en état l'équipement d'IE en rétablissant leurs conditions de base.	17,9	-	-	17,9
Sûreté maritime				
Projects Under Way				
• **Automatic Identification System (AIS)** - Implement a national VHF AIS Service and a Long Range Identification and Tracking Service in Canada to enhance marine security and improve the safety of navigation in Canada.	25,0	13,5	10,4	1,1
Gestion de voies navigables				
Projets en cours				
• **Rétablissement du chenal sur la rivière Detroit** - Rétablir les profondeurs indiquées sur les cartes en aval du chenal Livingstone pour ainsi permettre aux navires de circuler sur la voie maritime entre les Grands Lacs et le Saint-Laurent sans restriction et de façon sécuritaire et efficace entre les parties supérieure et inférieure des Grands Lacs.	2,8	0,0	2,8	0,0
Gestion des biens du cycle de vie				
Projets en cours				
• **Système de gestion de la configuration et de gestion des données techniques** - Élaborer et mettre en œuvre un système devant faciliter l'achat de matériel et la gestion du cycle de vie au moyen d'une infrastructure d'information gérée à l'échelle nationale.	10,4	0,8	0,8	8,8
Projets approuvés en principe et en attente de financement				
• **Système de gestion des biens (SGB)** - Mettre en œuvre un SGB comprenant une capacité de prédiction d'entretien entièrement intégrée pour les navires, celle-ci étant basée sur la version présentement déployée et sur l'émission des permis pour le Système de gestion de l'information de l'entretien (SGIE).	4,2	-	1,4	2,8
État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière				
Plan d'action économique du budget 2009 Dans son budget 2009, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il remettait à la GCC un montant de 175 millions de dollars dans le cadre du Plan d'action économique pangouvernemental. Les projets prévus sont les suivants :				
Projets en cours				
Acquisitions				
Nouveaux navires de pêche en zone côtière				
• **Deux navires côtiers de recherche halieutique de 18 mètres**	14,0	0,0	3,0	11,0
• **Un navire côtier de recherche halieutique de 24 mètre**	10,0	0,0	1,0	9,0
Plan de remplacement des canots de sauvetage				
• **Cinq canots de sauvetage à moteur de 47 pieds (catégorie Cape)**	20,0	0,0	8,0	12,0
Plan d'acquisition de petits bateaux (PAPB)				
• **86 petits bateaux : Embarcations rapides de sauvetage (ERS); canots gonflables à coque rigide (CGCR) et petits navires ateliers**	14,0	0,0	7,0	7,0

Projet Description	Coût total estimé (millions de dollars)	CTE utilisé	Prévision pour 2009-10	CET restant
Barges d'intervention environnementale (IE)				
• **30 barges d'IE**	10,0[7]	0,0	2,0	8,0
Prolongation de la durée de vie des navires				
NGCC *Bartlett*	20,0	0,0	20,0	0,0
NGCC *Tracy*	20,0	0,0	20,0	0,0
NGCC *Limnos*	10,0	0,0	10,0	0,0
NGCC *Cape Roger*	12,0	0,0	0,0	12,0
NGCC *Tanu*	12,0	0,0	0,0	12,0
Réparations, remises en état et radoubs majeurs				
Radoub accéléré des navires (divers navires)	38,0	0,0	19,0	19,0
Achats et remplacements				
Projets en cours				
Navires hauturiers de sciences halieutiques (NHSH)				
• **Navires hauturiers de sciences halieutiques (GPÉ)** - Remplacer trois navires : NGCC *Alfred Needler* ou le NGCC *Wilfred Templeman*, NGCC *W. E. Ricker* et le NGCC *Teleost*.	279,5	3,0	5,0	271,5
Navires hauturiers de sciences océanographiques (NHSO)				
• **Navires hauturiers de sciences océanographiques (GPÉ)** - Acheter un nouveau navire afin de remplacer le NGCC *Hudson*.	108,9	0,8	1,6	106,5
Navires de patrouille semi-hauturiers (NPSH)				
• **Navires de patrouille semi-hauturiers (GPÉ)** - Remplacer quatre (4) navires de patrouille pour la sécurité maritime : NGCC *Kitimat II*, NGCC *Arrow Post*, NGCC *Comox Post*, et un nouveau navire pour les patrouilles de C et P.	212,5	10,6	11,5	190,4
Aéroglisseurs				
• **Aéroglisseur de la GCC** - Acheter un aéroglisseur, modèle AP1-88/400, pour remplacer un modèle AP1-88/200 dans la région du Québec.	27,9	21,1	2,0	4,8
Navires côtiers de recherches halieutiques				
• **Remplaçant du NGCC *Shark*** - Construire et livrer à la région du Centre et de l'Arctique un navire répondant aux exigences du programme scientifique afin de remplacer le NGCC *Shark*.	5,9	4,1	1,8	0,0
• **Remplaçant du NGCC *J.L. Hart* (ADP non financée)** - Remplacer le navire côtier de recherche halieutique de 20 mètres, soit le *J.L. Hart*, par un navire plus moderne et plus efficace plus apte à réaliser des tâches multiples.	8,2	0,2	0,0	8,0
• **NGCC *Pandalus III*** - Construire et livrer à la région des Maritimes un navire capable de répondre aux exigences du programme des sciences afin de remplacer le NGCC *Pandalus III*.	4,4	0,8	3,1	0,5
Plan d'acquisition des petits bateaux (PAPB)				
• **PAPB** (toutes les régions)	15,0	5,0	6,6	3,4
Projets approuvés en principe, en attente de financement				
Brise-glace de catégorie polaire				
• **Brise-glace de catégorie polaire (GPÉ).** Cet achat avait été annoncé dans le budget fédéral de 2008.	800,0	0,0	4,0	796,0
Hélicoptères				
• **Hélicoptère (de réserve 212)** – (3,5 M au taux de change du dollar américain le 26/01/09).	3,9	0,0	3,9	0,0
Réparations, remises en état et radoubs majeurs				
Projets en cours				
Radoub des navires (tous les navires de la GCC doivent faire l'objet d'un radoub dans une certaine mesure).	40,6	-	40,6	-
Radoub des hélicoptères de la GCC (tous les hélicoptères doivent faire l'objet d'un radoub dans une certaine mesure).	6,2	-	6,2	-

7 En plus du Plan d'action économique, ce montant comprend 5 millions de dollars qu'on doit financer au moyen du crédit 5.

Projet Description	Coût total estimé (millions de dollars)	CTE utilisé	Prévision pour 2009-10	CET restant
PNDC, première phase				
• Radoub des bateaux affectés aux programmes	9,1	8,9	1,5	-
• Radoub des navires de recherche	7,3	7,2	0,5	0,4
PNDC, deuxième phase II				
• Radoub des aéroglisseurs	3,3	1,4	0,7	1,2
• Radoub des brise-glaces	13,7	4,2	2,3	7,2
• Radoub des brise-glaces légers et des bateaux d'entretien des aides à la navigation	8,8	0,7	3,0	5,1
• Radoub des navires de services maritimes	8,5	4,1	3,0	1,4
• Radoub des navires de patrouille	8,4	4,8	2,5	1,1
• Radoub des navires hauturiers de recherche	9,1	0,1	1,1	7,9
Prolongation de la durée de vie des navires				
Projets en cours				
Navires à tâches multiples/brise-glaces légers à grande endurance				
• ***NGCC Griffon*** - Le projet de remplacement de la grue qui consiste à remplacer la grue actuelle servant à soulever les aides maritimes et à déployer les équipements scientifiques et d'urgence.	1,6	0,1	1,5	0,0
Navires hauturiers de sciences océanographiques (NHSO)				
• **NGCC *John P. Tully* VLE (GPÉ)** - Entreprendre la prolongation de la durée de vie du NGCC *John P. Tully*, un navire hauturier de recherche scientifique de 21 ans.	15,8	15,4	0,1	0,3
Améliorations au système				
Projets en cours				
• **Programme de remplacement du Halon 1301** - (dernière année du projet) Acheter et installer des systèmes de lutte contre les incendies qui ne présentent aucun danger pour la couche d'ozone afin de remplacer les actuels systèmes de Halon 1301 dans toutes les régions de la Garde côtière pour ainsi se conformer aux règlements d'EC d'ici 2010.	10,4	9,4	1,0	0,0
• **Systèmes de navigation intégrés** - Acheter et installer un système d'identification automatique universelle à bord des navires, un système DGPS, ainsi qu'un système de cartes électroniques sur certains navires du MPO et de la GCC.	10,2	6,3	3,2	0,7
• **Courriel à bord des navires** - (dernière année du projet) Offrir cette capacité à tout le personnel à bord de 55 navires désignés afin que les employés puissent ainsi recevoir des courriels qui leur sont adressés personnellement de tout individu ou organisme à terre, en plus de leur donner accès à l'Intranet et à l'Internet.	9,1	8,2	0,7	0,2
• **Simulateurs au Collège de la GCC** - Moderniser deux des simulateurs du Collège de la GCC, soit le simulateur du groupe de propulsion naval, ainsi que le simulateur du radar de pilotage aux instruments. Les deux simulateurs ont dépassé la norme de l'industrie qui est de 10 ans pour le soutien matériel et logiciel.	5,9	0,4	0,2	5,3
• **Modernisation du système d'information sur les activités de la flotte (SIAF)** - Moderniser l'actuel système qui est désuet (1993); améliorer la sécurité du système; assurer la fourniture d'information récente; et assurer la conformité aux politiques du Conseil du Trésor.	4,3	0,6	1,5	2,2
• **Examen de la gestion de l'entretien des navires (EGEN)**	18,0	0,0	1,0	17,0
Projets approuvés en principe, en attente de financement				
• **Système de surveillance des vols (SSV)**	2,0	0,0	0,9	1,1
• **Suivi des navires**	2,6	0,0	1,0	1,6
• **Remplacement d'un navire spécialisé**	4,0	0,0	1,8	2,2
• **Solution de rendement automatisé de la GCC.** Projet d'amélioration et de modernisation.	1,5	0,0	0,0	1,5
• **Projet de connectivité des données entre les navires et les postes à terre**	3,0	0,0	0,0	3,0
• **Remplacement du NGCC *Shamook***	10,0	0,0	0,0	10,0
• **Sondage des chenaux et navires de sondage (2)**	24,0	0,0	0,0	24,0
• **Remplacement des navires scientifiques semi-hauturiers – SWATH2**	60,0	0,0	0,0	60,0

Annexe B: Programme de Recherche et Développement

Les projets en cours pour 2009-2010 qui sont énumérés ci-dessous sont assortis de produits livrables détaillés nécessaires à l'atteinte des buts de notre mission.

Code de projet	TITRE DU PROJET	CTE (000$)	Financement en 2009-2010 (000$)
Aides à la navigation			
FJNF3	Bouées espar quatre saisons (région du Québec).	1 398,0	**85,0**
FQAP6	Essai accéléré de la durée de vie des amarrages synthétiques (administration centrale).	183,0	**83,0**
FQAP6	Poursuite de l'essai sur le terrain de la résistance résiduelle des amarrages synthétiques (administration centrale).	21,0	**10,0**
Voies navigables			
FMCF3	Module de mesure du jeu sous la quille (élément de l'outil intégré de surveillance et d'identification des risques (OISIR) (région du Québec).	399,6	**45,0**
Déglaçage			
FVGV6	Radar de détection des glaces (administration centrale).	250,0	**75,0**
Intervention environnementale			
FJMP3	Dispersion de pétrole sous forme d'agrégats de pétrole et de minéraux dans les eaux parsemées de glace (région du Québec).	470,5	**60,0**
		TOTAL	**358,0**

Annexe C : Architecture des activités du programme de la GCC

L'architecture des activités du programme (AAP) de la GCC explique la façon dont nous contribuons à assurer des voies navigables sécuritaires et accessibles, l'un des trois résultats stratégiques du MPO.

La Garde côtière canadienne constitue l'une des nombreuses activités de programme dans l'AAP du MPO. Tout comme les autres activités de programme, l'activité de programme de la Garde côtière possède de nombreuses sous-activités qui contribuent à l'activité du programme de la GCC.

L'image ci-dessous montre la relation entre le résultat stratégique des voies navigables sécuritaires et accessibles, l'activité de programme de la GCC et les sous-activités du CCG.

RÉSULTAT STRATÉGIQUE :
Voies navigables sécuritaires et accessibles

ACTIVITÉ DE PROGRAMME :
Garde côtière canadienne

Sous-activités

- Aides à la navigation
- Gestion des voies navigables
- Services de communications et de trafic maritimes
- Services de déglaçage
- Recherche et sauvetage
  - Recherche et sauvetage de la GCC
  - GCC auxiliaire
- Services d'intervention environnementale
- Sûreté maritime
- État de la préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière
- Services de gestion des biens du cycle de vie
- Collège de la Garde côtière canadienne

Annexe D : Concordance des recommandations de la vérificatrice générale (2000 et 2002)

avec les engagements du plan d'activités 2009-2010

Dans son rapport d'étape de 2007, la vérificatrice générale a constaté que la Garde côtière n'avait pas réalisé de progrès satisfaisants dans la mise en œuvre des recommandations émanant des vérifications antérieures de la flotte (2000) et des services à la navigation maritime (2002). La vérificatrice générale a noté qu'un des facteurs contributifs était que la Garde côtière avait tenté de composer simultanément avec toutes les recommandations antérieures et qu'elle n'avait, en conséquence, été en mesure d'en compléter aucune.

Le Rapport de 2007 a recommandé que la Garde côtière mette l'accent sur l'établissement de priorités afin d'apporter des améliorations, que soient établis des objectifs clairs et réalisables pour ces secteurs prioritaires et que des ressources suffisantes et appropriées soient prévues à cet effet, et que les changements soient élaborés et mis en œuvre en tenant les gestionnaires et les unités organisationnelles imputables des résultats. La Garde côtière canadienne s'est engagée à utiliser le processus de planification opérationnelle pour établir les priorités des améliorations dans le contexte de la prestation de ses programmes et services.

Dans son rapport du mois d'avril 2008 intitulé *La gestion de la flotte et des services à la navigation maritime de la Garde côtière*, le Comité sénatorial des comptes publics recommandait que le plan d'activités de la Garde côtière comprenne une annexe présentant la correspondance entre les engagements du plan et les constatations de la vérificatrice générale. Cette annexe constitue une réponse à cette recommandation du Comité.

Les recommandations de la vérificatrice générale de 2000 et 2002 sont présentées ci-dessous, suivies des engagements du Plan d'activités 2009-2010 qui sont liés à ces recommandations. Dans certains cas, quelques-unes des mesures prises par la Garde côtière ne sont pas des engagements spécifiques du Plan d'activités.

Recommandations de la vérificatrice générale - 2000

1. **Le Ministère devrait examiner la façon dont la flotte s'intègre dans sa structure actuelle d'organisation et de responsabilisation et prendre des mesures pour qu'elle puisse fonctionner d'une manière rentable (paragraphe 31.72)**

   Améliorer l'uniformité à l'échelle nationale en ce qui concerne la gestion des ressources humaines (page 28).
   - Lancer et entreprendre la transition vers le statut d'organisation nationale standard. La migration vers l'organisation nationale standard s'étendra sur une période de 3 ans.

2. **Le Ministère devrait résoudre les problèmes associés à ses processus clés de gestion de la flotte, notamment :**

   a. Établir, pour le rendement des programmes, des attentes claires, concrètes et réalistes qui comprennent une perspective à long terme.

   Niveaux de service avec les clients de MPO (page 13)
   - Améliorer les ententes sur les niveaux de service avec Gestion des pêches et de l'aquaculture dans le cadre d'un projet pilote d'une durée de 3 ans pour ensuite examiner et améliorer les paramètres de rendement.

   b. Établir pour la flotte un horizon de planification et de financement à long terme.
   - Améliorations continues au niveau de la gestion de la flotte (page 54)
   - Voir les engagements sous la recommandation 3.

   c. Conclure des accords de service entre les programmes et la flotte.

   Entente sur les niveaux de service avec les clients du MPO. (page 13)
   - Voir l'engagement sous la recommandation 2(a).

   d. Établir des processus budgétaires qui appuient la reddition de comptes.
   - Complété.

e. Mettre sur pied des systèmes d'information intégrés qui permettent au Ministère de surveiller le rendement réel de la flotte au chapitre du service et des coûts et d'en rendre compte.

Améliorations continues en matière de gestion de la flotte (page 54)
- Concept d'architecture intégrale du projet de modernisation du système d'information sur les activités de la flotte (SIAF).

Voir également l'engagement sous la recommandation 2(a).

f. Établir des politiques de calcul des coûts qui incitent à choisir l'option la moins coûteuse pour acquérir un service tout en répondant aux objectifs du Ministère (paragraphe 31.73).
- Complété.

3. **Le Ministère devrait envisager d'établir une stratégie à long terme pour renouveler sa flotte vieillissante. À cet effet, il devrait prendre en considération l'évolution des besoins des programmes, l'incidence des progrès technologiques et la possibilité de choisir d'autres modes d'acquisition des services nécessaires. (paragraphe 31.106)**

Plan d'investissement intégré (page 18)
- Élaborer un cadre de planification intégrée des investissements et un plan d'investissement intégré.

Achat de nouveaux navires et de navires de rechange (page 16)
- Accorder le contrat pour la construction d'au plus 12 navires de patrouille semi-hauturiers.
- Lancer les activités de conception détaillée concernant les navires hauturiers de sciences halieutiques.
- Lancer les activités de conception détaillée concernant les navires hauturiers de sciences océanographiques.
- Finaliser l'approbation préliminaire de projet du brise-glace de catégorie polaire en vue de la présentation au Conseil du Trésor.
- Accorder le contrat de construction de cinq canots de sauvetage à moteur de recherche et sauvetage d'une longueur de 47 pieds.
- Accorder le contrat de construction de deux navires scientifiques d'une longueur de 18 mètres.
- Accorder le contrat de construction d'un navire scientifique d'une longueur de 24 mètres.
- Accorder le contrat de construction de 30 barges d'intervention environnementale de rechange.
- Acheter et accepter 30 petits bateaux.

4. **Le Ministère devrait terminer l'élaboration et la mise en œuvre des politiques et des procédures de gestion du cycle de vie pour sa flotte (paragraphe 31.107)**

Entretien amélioré de la flotte actuelle (page 54)
- Mettre en application le manuel de génie et d'entretien des navires de la flotte.

Examen de la gestion de l'entretien des navires (page 22)
- Mettre en œuvre la politique de gouvernance sur la gestion de l'entretien des navires de la GCC (autorisation de la GCC et directive en matière de responsabilisation de la gestion de l'entretien des navires).
- Finaliser l'évaluation de l'état de tous les navires de la GCC et élaborer un Programme continu d'étude de l'état des navires.
- Entreprendre la mise sur pied d'un Centre d'expertise pour la gestion de l'entretien des navires et se préparer à ajouter des employés dans le domaine du génie maritime afin de prêter main forte directement aux régions et aux navires de la GCC.

Amélioration continue des pratiques de gestion du cycle de vie de tous les biens de la GCC (page 57)
- Installer le système de gestion des biens (SGB), incluant le modèle de gestion de l'entretien à bord de 36 autres navires.

5. **Le Ministère devrait faire en sorte que l'activité de la flotte soit appuyée par des systèmes d'information qui fournissent en temps voulu des données intégrées, fiables et pertinentes (paragraphe 31.108)**

Amélioration continue de la gestion de la flotte (page 54)
- Voir la recommandation 2(e).

6. **Le Ministère devrait établir une stratégie des ressources humaines à l'intention de la flotte, pour maintenir les connaissances et les compétences du personnel navigant et pour s'assurer d'avoir une relève suffisante d'officiers et de membres d'équipage qualifiés. Une telle stratégie devrait envisager une approche à long terme à l'endroit des conventions collectives passées avec le personnel navigant afin que celles-ci puissent être appliquées de façon efficiente et économique et qu'elles soient en mesure d'appuyer les besoins opérationnels de la flotte (paragraphe 31.137).**

Dans le cadre du Plan stratégique des ressources humaines de la GCC, nous procédons actuellement à la mise en place de stratégies, d'initiatives et de cadres afin de répondre aux besoins importants de l'organisation :

- Recrutement et diversité (page 27):
  - Établir un système de bulletin biannuel afin de suivre les progrès réalisés dans le cadre du Plan d'action de gestion de l'équité en matière d'emploi de 2008-2011
  - Assurer une implication entière du Réseau des femmes opérationnelles.

- Formation et apprentissage (page 27):
  - Poursuivre la deuxième phase du Projet pilote de perfectionnement en leadership à l'échelle nationale.
  - Promulguer la version finale du cadre d'apprentissage et de perfectionnement.
  - Établir des budgets clairs et transparents en matière d'apprentissage et de perfectionnement au sein de chaque organisation.
  - Rehausser la capacité de formation linguistique du Collège de la GCC en ce qui a trait aux langue officielles.
  - Élaborer un programme de certification des membres d'équipage des navires. (page 55)

- Rendre la gestion des ressources humaines plus uniforme à l'échelle nationale (page 28):
  - Lancer et entreprendre la transition vers l'organisation standard.

7. **Le Ministère devrait analyser régulièrement les coûts salariaux associés à la flotte et prendre des mesures pour les limiter, le cas échéant (paragraphe 31.138)**

Système d'information sur la gestion des salaires (SIGS) –Pratiques uniforme de gestion des activitées (page 22)

- Mettre en pratique des méthodes communes en vertu du Système d'information sur la gestion des salaires.

Améliorations continues en matière de gestion de la flotte (page 54)

- Finaliser la matrice uniformisée des membres d'équipage en ce qui concerne les profils de compétences (équipage).

Recommandations de la vérificatrice générale - 2002

8. **La Garde côtière canadienne devrait veiller à ce que les politiques, normes et attentes sur les niveaux de service à l'échelle nationale pour ses services de soutien à la navigation soient à jour. Elle devrait également élaborer une capacité de surveillance quant à la mise en œuvre de ces politiques, normes et attentes. (paragraphe 2.53)**

Examen des niveaux de service (page 13)

- Émettre de nouveau le document sur les niveaux de service et les normes de service.
- Élaborer et mettre en œuvre une stratégie continue d'implications à l'égard des niveaux de service par programme.

Aides à la navigation au 21e siècle (AToN21) (page 19)

- Compléter la modernisation de trois directives additionnelles relatives aux aides à la navigation.
- Produire un rapport de clôture du projet AToN21.

Mise à niveau des systèmes d'information sur le trafic maritime (page 20)

- Acheter le matériel du Système d'information intégré sur la navigation maritime, installer et configurer le système pour ensuite offrir la formation technique.

Analyse des besoins en matière de recherche et sauvetage (page 41)
- Élaborer un plan d'action afin de donner suite aux recommandations appropriées de l'analyse des besoins en matière de recherche et sauvetage.

9. **En ce qui a trait à ses services de soutien à la navigation et à ses activités de sécurité nautique, Pêches et Océans Canada devrait : Nota : Les activités en matière de sécurité nautique (Bureau de la sécurité nautique) ont été transférées à Transports Canada en 2003.**

a. Terminer la mise en œuvre de ses cadres de reddition de comptes et de gestion axés sur les résultats;

Cadre du programme stratégique pour les programmes des Services maritimes de la GCC (page 24)
- Compléter un examen systématique de tous les programmes des Services maritimes en faisant appel au Cadre du programme stratégique et élaborer ensuite un plan d'action.
- Impliquer les principaux partenaires des Services maritimes afin de clarifier les besoins, les capacités, les rôles, les responsabilités et l'imputabilité.

b. Fixer des cibles claires, mesurables et concrètes pour les extrants et les résultats immédiats déterminés dans chaque cadre;
- Veuillez consulter l'engagement sous la recommandation 9(a).

c. Déterminer qui est responsable d'atteindre les cibles et de gérer les ressources;
- Veuillez consulter l'engagement sous la recommandation 9(a).

d. Harmoniser la budgétisation et l'allocation des ressources avec les cadres; et
- Complété.

e. Élaborer ou déterminer des sources d'information pour mesurer les résultats (paragraphe 2.68)
- Veuillez consulter l'engagement sous la recommandation 9(a).

Avec le temps, la GCC s'efforcera d'améliorer le type et la qualité des données afin d'améliorer la façon dont elle mesure le rendement et dont elle en rend compte.*

10. **La Garde côtière canadienne devrait terminer et mettre en œuvre ses directives préliminaires sur la gestion des risques (paragraphe 2.73)**
- Complété.

11. **Pêches et Océans Canada devrait élaborer et mettre en œuvre des stratégies en vue de moderniser et d'intégrer l'exécution de ses services de soutien à la navigation maritime de façon à répondre aux besoins de ses clients (paragraphe 2.77)**

Navigation électronique (page 19)
- Déterminer les besoins des marins en matière de navigation électronique.
- Entreprendre l'élaboration d'une stratégie de mise en œuvre pour la navigation électronique.

Veuillez consulter l'engagement sous la recommandation 8.

12. **Pêches et Océans Canada devrait élaborer et mettre en œuvre une stratégie générale pour l'avenir des phares, en tenant compte des objectifs liés à la sûreté maritime et au patrimoine (paragraphe 2.90)**
- La GCC procède actuellement à l'identification des phares excédentaires en conformité avec la nouvelle *Loi sur la protection des phares patrimoniaux*. Il est prévu qu'une liste des phares excédentaires sera publiée d'ici le 30 mai 2010 et mise à jour pendant deux ans, soit jusqu'au 30 mai 2012.*

* Veuillez prendre note qu'il ne s'agit pas d'un engagement du plan d'activités.

Annexe E: Programme de gestion

La Garde côtière possède un programme de gestion bien défini qui est conforme au Cadre plus général de responsabilisation de gestion (CRG) qui s'applique à tous les ministères et organismes (http://www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/documents/booklet-livret/text-texte_f.asp#g1). Le tableau suivant dresse la liste de certaines des initiatives et activités que la Garde côtière entreprendra au cours des trois prochaines années et qui sont reliées aux 10 éléments du CRG.

Valeurs de la fonction publique

- Une identité plus forte de la GCC grâce à des documents de communication interne communs et des directives uniformes.

Gouvernance et orientations stratégiques

- Utilisation régulière de structures de défense efficaces, incluant des clients de divers ministères.
- Gestion des activités basée sur le Plan d'activités de la GCC.
- Amélioration de l'appui de la GCC à l'égard du programme fédéral sur la sûreté maritime, incluant la publication du cadre sur la sûreté maritime de la GCC.
- Donner suite aux engagements dans le cadre de la Stratégie de développement durable (SDD) du MPO.

Politiques et programmes

- Offrir une formation technique concernant les SCTM, les espèces en péril et les interventions environnementales afin d'assurer un apprentissage continu et une capacité renouvelée.
- Procéder à un examen systématique des programmes des Services maritimes à partir d'un cadre basé sur le CRG.

Personnes

- Mise à jour du Plan stratégique des RH de la GCC pour 2009-2012, ce qui comprend :
  - Recrutement et diversité
  - Formation et apprentissage
  - Structures organisationnelles uniformisées

Services axés sur la clientèle

- Déterminer les exigences des marins en matière de navigation électronique, un concept qui sous-entend un vaste éventail de systèmes et de services de navigation.
- Élaborer un processus d'implication continue des clients à l'égard des niveaux de service.
- Revoir la stratégie nationale d'intervention environnementale.
- Continuer de renouveler la présence de la GCC sur l'Internet.

Gestion des risques

- Mettre à jour le Profil de risques de l'organisation à la GCC et intégrer les stratégies d'atténuation au plan d'activités.
- Examiner les protocoles de communication de la GCC en ce qui concerne les situations d'urgence et présenter des recommandations d'amélioration.

Intendance

- Achats de nouveaux navires gérés par l'intermédiaire de la Direction des grands projets de l'État à la GCC.
- Continuer de donner suite aux constatations de l'examen de la gestion de l'entretien des navires.

Responsabilisation

- Intégrer les priorités et les engagements du plan d'activités aux accords de responsabilisation de gestion.

Résultats et rendement

- Rapports continus sur les engagements du plan d'activités au milieu et à la fin de l'exercice.
- Renvoi entre les engagements du plan d'activités de l'organisme de la GCC et les recommandations de la vérificatrice générale.
- Examen des mesures de rendement à la lumière des consultations menées auprès des intervenants.

Apprentissage, innovation et gestion du changement

- Tous les employés de la GCC disposent d'un plan d'apprentissage individuel et font l'objet d'un examen annuel du rendement.
- Mettre en œuvre le cadre d'apprentissage et de perfectionnement continus.
- Notes du bureau du commissaire et discussions ouvertes régulières à l'intention de tous les employés.
- Réunions régulières de Comité de consultation patronal-syndical.
- Élaboration d'une stratégie de recherche et développement.

Liste des acronymes

AAP	Architecture des activités du programme
ADP	Approbation définitive de projet
AIPCN	Association internationale de navigation
ANS	Accord de niveau de service
API	Année polaire internationale
APP	Approbation préliminaire de projet
AS	Amarrage synthétique
ASCTM	Agent des Services de communications et de trafic maritimes
ASN	Appel sélectif numérique
AToN 21	Aides à la navigation du 21e siècle
C&P	Conservation et protection
CCCOS	Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage
CEN	Carte électronique de navigation
CGCC	Collège de la Garde côtière canadienne
COSM	Centre des opérations de sûreté maritime
CRG	Cadre de responsabilisation de gestion
CRSNGC	Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada
CSA	Association canadienne de normalisation
CSSM	Centre secondaire de sauvetage maritime
CTE	Coût total estimé
DEL	Diodes électroluminescentes
DF	Radiogoniométrie
DG	Directeur général
DGPÉ	Direction des grands projets de l'État
DGPS	GPS différentiel
DMC	Radiodiffusion maritime continue
EC	Environnement Canada
E et E	Autres coûts d'exploitation et d'entretien
ÉESM	Équipe des enquêtes sur la sûreté maritime
EGEN	Examen de la gestion de l'entretien des navires
EPSREG	Entente de partenariat sur les services de renseignements sur l'état des glaces
ETP	Équivalent temps plein
FM	Fréquence médiane
GCAC	Garde côtière auxiliaire canadienne
GCC	Garde côtière canadienne
GPA	Gestion des pêches et de l'aquaculture
GPÉ	Grands projets de l'État
GRC	Gendarmerie royale du Canada
HF	Haute fréquence
IE	Intervention environnementale
INNAV	Système intégré d'information sur la navigation maritime
MDN	Ministère de la Défense nationale
MDTN	Modèle de description de travail national
MJANR	Mise à jour annuelle des niveaux de référence
MPO	Ministère des Pêches et des Océans
NDS	Niveaux de service
NHSP	Navires hauturiers de science sur les pêches
OISM	Association internationale de signalisation marine
OMI	Organisation maritime internationale
OPANO	Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest
PDCN	Plan de dépenses de la capitale nationale
PDN	Prolongement de durée de navire

PILT	Plan d'immobilisations à long terme
PSH	Patrouilleur semi-hauturier
RC	Radiocommunications
RCN	Région de la capitale nationale
RH	Ressources humaines
RHSI	Services des ressources humaines et des services intégrés
RMR	Rapport ministériel sur le rendement
RNCan	Ressources naturelles Canada
RNCR	Remplacement de navire côtier de recherche
RNVC	Recettes nettes en vertu d'un crédit
RPP	Rapport sur les plans et les priorités
SAFF	Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux
SAR	Recherche et sauvetage
S et C	Subventions et contributions
SC	Sous-commissaire
SCC	Système de contrôle des communications
SCG	Services canadiens des glaces
SCTM	Services de communications et de trafic maritimes
SDS	Stratégie de développement durable
SECAM	Système d'établissement des coûts des activités du ministère
SGB	Système de gestion des biens
SGDTGC	Système de gestion des données techniques et de gestion de la configuration
SGIA	Services de gestion intégrée des affaires
SGIE	Système de gestion de l'information sur l'entretien
SGRR	Structure de gestion, des ressources et des résultats
SHC	Service hydrographique du Canada
SIA	Système d'identification automatique
SIAF	Système d'information sur les activités de la flotte
SIAU	Système d'identification automatique universel
SIGTM	Systèmes d'information sur la gestion du trafic maritime
SILLPN	Système d'identification et de localisation à longue portée des navires
SM	Services maritimes
SMD	Système de messages et de données
SMDSM	Système mondial de détresse et de sécurité en mer
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
SSOTM	Système de soutien des opérations de trafic maritime
STI	Services techniques intégrés
UNCLOS	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
UPS	Spectroscopie UPS
VCA	Aéroglisseur
VHF	Très haute fréquence
VNR	Recettes nettes en vertu d'un crédit
ZRO	Zone de réglementation de l'OPANO

INDEX

A

Accent sur l'efficience et l'efficacité — 12, 16-25

Accent sur le service à la clientèle — 12, 13-15

Accent sur les personnes — 12, 26-28

Activités internationales — 62-63

Aides à la navigation — 7, 9, 10, 12, 19, 29, 31-32, 72, 78

Approbation préliminaire de projet (APP) — 31

Arctique — 7, 13, 14, 44, 45, 47, 48, 53

B

Budget de services votés — 5, 10, 11, 13

C

Cadre de gestion de l'environnement — 12, 15

Centres des opérations de la sûreté maritime — 48, 49

Collège de la Garde côtière canadienne — 6, 8, 9, 10, 26, 37, 60-61, 78

D

Dépenses en immobilisations de la GCC — 71-76

E

État de préparation opérationnelle de la flotte — 9, 29, 30, 49, 50-55, 74

Examen de l'entretien des navires — 22

G

Garde côtière canadienne auxiliaire (GCCA) — 11, 40, 41

Gendarmerie royale du Canada (GRC) — 8, 47, 48, 49, 51

Gestion des voies navigables — 10, 29, 33-34, 71, 74, 77, 78

Gestion du cycle de vie des biens — 9, 19, 54, 56-59, 74

I

Identité accrue de la Garde Côtière — 11, 12, 24-25

Intervention environnementale — 7, 9, 10, 14, 17, 25, 35, 44-47, 60, 61, 71, 74, 75, 77, 78

L

Loi sur la marine marchande du Canada, 2001 — 7, 35, 37

N

NAVAREA (zone de navigation) — 10, 14, 36, 37

Navigation électronique — 10, 12, 19-20, 31, 33, 36, 82, 83

Niveaux de service — 10, 12, 13, 23, 57, 79, 81, 83

P

Plan d'investissement intégré — 10, 12, 16, 18, 54

Plan d'action économique — 17, 65, 66, 69, 70, 72, 74, 75

Plan stratégique des ressources humaines — 26, 45, 60

Pratiques uniformes de gestion des activités — 12, 22-23

Priorité 1 : Amélioration des services à la clientèle — 12, 13

Priorité 2 : Soutien aux priorités du gouvernement du Canada — 12, 14-15

Priorité 3 : Renouvellement de la flotte et des biens à terre — 12, 16-18,

Priorité 4 : Modernisation grâce à l'innovation et à la technologie — 12, 19-21

Priorité 5 : Consolidation de la gestion — 12, 22-25,

Priorité 6 : Gestion efficace de notre main-d'œuvre et du lieu de travail — 12, 26-28

Programme de gestion — 33, 83

R

Recherche et développement — 21, 77, 83

Recherche et sauvetage (SAR) — 4, 6, 7, 9, 10, 14, 17, 35, 40-42, 50, 53, 71, 78

Recrutement et diversité — 10, 12, 27

Réinvestissement dans les biens — 32, 37, 47, 50, 55, 59

Renouvellement de la flotte — 4, 12, 16-18, 54, 56

Renseignements financiers — 30, 64-70

Ressources humaines — 10, 11, 12, 22-23, 36, 45, 51, 55, 58, 60

S

Santé des Océans — 10, 44, 45,

Science — 6, 7, 13, 44, 48, 50, 51, 52

Services de communications et de trafic maritime — 9, 10, 35-37, 47, 60, 61, 72, 78

Services de déglaçage — 7, 29, 30, 38-39, 64, 67, 68, 69, 78

Services de gestion des biens — 29, 30, 56, 78

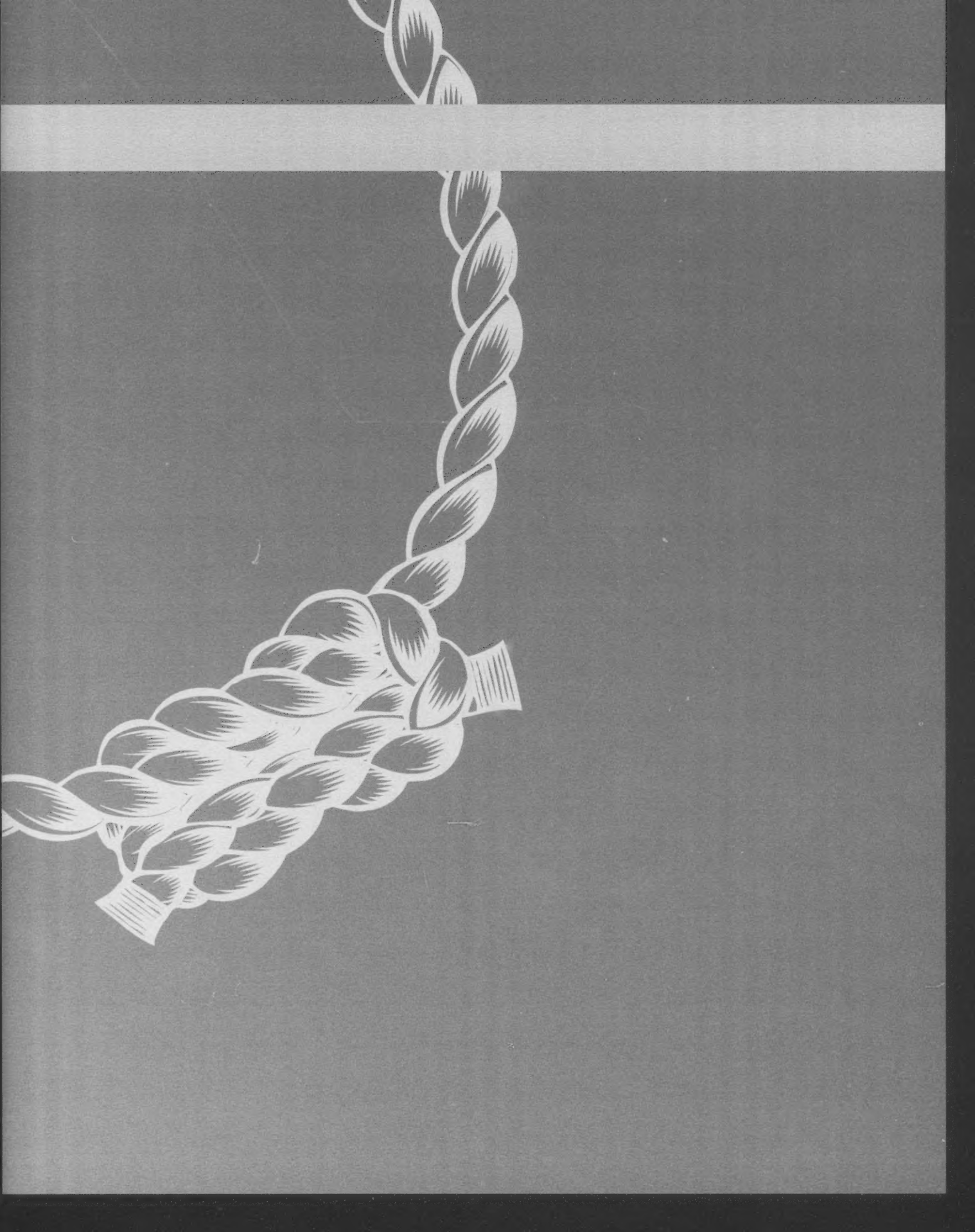
Services maritimes — 7, 10, 12, 20, 24, 48, 50, 51, 60, 65

Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux (SAFF) — 4, 5, 28

Stratégie pour le Nord — 12, 14

Sûreté maritime — 9, 11, 12, 14, 15, 32, 47-50, 71, 74, 78

V

Vérificatrice générale — 5, 10, 11, 13, 22, 54, 79-82, 83

SALUTI PRIMUM AUXILIO SEMPER